OSPREY MILITARY

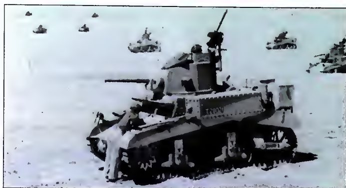
CARROS DE COMBATE 58

LOS CARROS LIGEROS STUART



BRYAN PERRETT DAVID E. SMITH

LOS CARROS LIGEROS STUART



TEXTO:
BRYAN PERRETT

ILUSTRACIONES EN COLOR:
DAVID E. SMITH

OSPREY
MILITARY



Carros de combate n.º 58
Los carros llgeros Stuart

Edlta
RBA Colecclonables, 5A
Redacción y admlnlstración:
Pérez Galdós 36, 08012 - Barcelona
Tel.: 93 415 73 74

Tel. nuevos suscrlptores: 902 392 390
Tel. atenclón al cliente: 902 392 395

Reallzaclón
RBA Reallzaciones Edltorlales, 5L
Pérez Galdós 34, 0B012 - Barcelona
Edlción: Ignasl Borbonet
Asesorla técnlca: Juan Antonlo Guerrero
Traducclón: Pere Rubiés
Maquetaclón: Lluís Sanosa

Edlclón Original
Título original: *The 5tuart Light Tank 5eries*
by Osprey Publlshing Ltd. 19B0
Elms Court, Chapel Way, Botley, Oxford OX2 9LP, UK
Edlción: Martin Windrow
Fotografías: © Osprey Publishing Ltd. 1999

I5BN: B4-473-1656-4
Depóslto legal: B-2630B-2000

El editor se reserva el derecho de modificar el precio de venta de los componentes de la colección en el transcurso de la misma, si las circunstancias del mercado asl lo exigleran.

Impresión
NOVOPRINT, SA

Distribuye para España
Marco Ibérica Distribución de Ediciones, 5A (MIDE5A)
C/ Aragoneses, 1B
Pol. Ind. de Alcobendas
2810B Alcobendas – Madrid
Tel.: 91 4B4 39 00

Argentina
RBA Argentina, 5A. Esmeralda 740, oficina 1209, código postal 1007.
Tel.: 14-393-1433/1443. Capital Federal
Distribuye:
Capital: Huesca-5anabria, 5A. Baigorri 103,
código postal 1282. Tel.: 14-304-3510/3463. Capital Federal
Interior: DGP. Alvarado 211B/56, código postal 1290.
Tel.: 14-301-9970. Capital Federal

México
RBA México, 5A de CV. Bosque de Clruelos 190, Interior 605-B.
Colonia Bosques de las Lomas. Delegación Mlguel Hldalgo.
CP 11700, México DF. Tels.: 5.251.49.01 y 5.245.05.12/26
Distribuye:
Distribuidora Intermex, 5A de CV. Lucio Blanco n.º 435,
Azcapotzalco, C.P. 04200 México DF. Tel.: 230.95.00

Colombia
RBA Colombla, 5A. Calle 100, n.º BA - 55, Torre C, oficina 407.
Tel.: 621.03.20. 5antafé de Bogotá
Distribuye: Distribuidoras Unldas, SA. Transversal 93, n.º 52-03.
Tel.: 413.93.00. 5antafé de Bogotá

Pida a su proveedor habitual que le reserve un ejemplar de CARRO5 DE COMBATE. Al comprar la obra cada semana en el mismo klosco o librerla nos permite la distribución a los puntos de venta con mayor precisión, y usted conseguirá un servicio más rápido y eficaz.

Impreso en España – Prlnted In 5pain – Marzo 2001

Agradeclmlentos

El autor desea dar las gracias al coronel Peter Hordern y al teniente coronel Kenneth Hlll, del RAC Tank Museum, por su inestimable consejo en dlversos aspectos técnicos, en particular en relación con los montajes de cañón M20 y M22, y al capltán Harry Travis por el tiempo dedlcado a detallarme las modificaciones hechas a los vehlculos estándar por el 7.º de Caballerla Ligera en Birmania. 5e agradece aslmismo al Instituto de Historla Militar del U5 Army y a la 5ección Histórlca del US Marine Corps el acceso a sus archlvos, a 5teven Zaloga, y a Danlel Ambrogi por sus consejos y ayuda sobre las ilustraciones de los 5tuart de los Franceses Libres.

LOS CARROS DE COMBATE LIGEROS STUART

DESARROLLO DE LOS CARROS DE COMBATE LIGEROS

En 1919, dentro del programa general de desarme que siguió a la Primera Guerra Mundial, el incipiente Cuerpo de Carros de Combate de Estados Unidos fue disuelto como arma independiente. Las opiniones del momento entre los oficiales del Estado Mayor General corrían paralelas a las de otros ejércitos, al considerar que «la misión principal del carro de combate es facilitar el avance ininterrumpido del fusilero en el ataque»; esta doctrina fue oficialmente sancionada en el Acta de Defensa Nacional de 1920, la cual confirmó que el entrenamiento, las tácticas y el desarrollo de los carros de combate eran responsabilidad exclusiva del Jefe de Infantería.

Se decidió seguir el ejemplo francés de dos clases de carros de combate para apoyar a la infantería: un carro de combate medio con el que encabezar el asalto, y un carro de combate ligero para acompañar al cuerpo principal del ataque. El Renault FT francés ejerció una influencia considerable sobre los puntos de vista de lo que se necesitaba para la segunda clase; en 1926, el Jefe de Infantería, consciente de que el Renault FT podía ser transportado en *portee*, en la caja de un camión, ahorrando así un valioso kilometraje a las orugas, solicitó al Departamento de Armamento y Material la fabricación de un vehículo que fuese a prueba del fuego de armas portátiles, estuviese armado con un cañón de 37 mm y no pesase más de cinco toneladas.

En 1928 se produjeron los primeros signos de que los criterios estaban empezando a cambiar. La creación de la Fuerza Mecanizada Experimental en Gran Bretaña había suscitado un gran interés, y el US Army decidió establecer su propia Fuerza Mecanizada en Fort Eustis, Virginia. Ésta consistía en elementos mecanizados de las tres armas tradicionales, Caballería, Infantería y Artillería, apoyados por los nuevos carros de combate medios y ligeros a medida que estaban disponibles.

Un paso más se dio cuando el general Douglas MacArthur fue nombrado Jefe del Estado Mayor del Ejército en 1931. MacArthur, firme partidario de la mecanización, se percataba de que para llevar a cabo sus diversos cometidos con eficacia, en el futuro la caballería tendría que estar equipada con vehículos acorazados, y cuando la Fuerza Mecanizada se trasladó de Fort Eustis a Fort Knox, Kentucky, en 1932, quedó bajo el control de la Caballería. Desde este momento la Caballería tomó la iniciativa en el desarrollo de vehículos de combate (aunque sus carros de combate se llamaron automóviles de combate para evitar las complejidades del Acta de Defensa Nacional); el establecimiento de la 7.ª Brigada de Caballería (Mecanizada) señaló el nacimiento de la primera auténtica formación acorazada de América.



Automóvil de combate M1A1, vehículo de mando utilizado por el gral. div. George S. Patton, al mando de la 2.ª División Acorazada, en el curso de las maniobras del 3.er Ejército en 1941, en Louisiana. (Foto: Archivos Nacionales de EE UU.)

Durante el resto de los años 30, Infantería y Caballería siguieron con sus distintas filosofías hasta que, el 10 de julio de 1940, el Departamento de Guerra ordenó la fusión de los intereses de ambas en la

nueva Fuerza Acorazada. En aquella época, cuando la *blitzkrieg* acababa de barrer Europa, Estados Unidos poseía entre 400 y 500 vehículos de combate de todos los tipos, los cuales, excepto un puñado de los nuevos carros de combate medios y ligeros, estaban totalmente obsoletos para los baremos europeos.

La serie de carros de combate ligeros tuvo su origen en la especificación de 1926 ya citada. Dado que el Ejército andaba escaso de fondos, sólo podía permitirse uno o dos proyectos experimentales cada año, y los primeros prototipos de carros de combate ligeros, la serie T1, evolucionaron lentamente durante los siguientes cuatro años y culminaron en el T1E4 de 1931, que estableció la configuración estándar de los carros de combate ligeros norteamericanos: motor trasero y tracción delantera.

La serie T1, con su baja velocidad máxima de 19 km/h, no encajaba en las ideas de MacArthur sobre movilidad, y en 1933 se proyectó el nuevo T2. Éste llevaba cuatro tripulantes y estaba armado con una ametralladora de 7,62 mm en la plancha frontal y otra igual montada coaxialmente con la de 12,7 mm de la torre. El T2 pesaba 7,5 t y estaba propulsado por un motor de aviación Continental de siete cilindros, refrigerado por aire y de 250 hp, que le proporcionaba una velocidad punta de 56 km/h. El tren de rodadura consistía en dos unidades de bogies de cuatro ruedas suspendidas de ballestas laminares horizontales, rueda tractora delantera, rueda tensora trasera y dos rodillos de retorno, y era de hecho una copia del Vickers de seis toneladas.

Al parecer, la suspensión de ballestas laminares no resistía bien la marcha sostenida a velocidad elevada; fue sustituida por muelles en espiral verticales en combinación con unidades de bogies de dos ruedas en un segundo prototipo, el T2E1. Este vehículo tenía un armamento similar al del T2, pero la torre era fija y se extendía por toda la anchura del casco. Una variante posterior fue el T2E2, que llevaba dos torres con capacidad limitada de giro, una para cada ametralladora. El T2E1 y T2E2 fueron normalizados respectivamente como carros de

Carro de combate ligero M2A2 entrenando con infantería, verano de 1940. Obsérvese la insignia de la torre: los fusiles cruzados de latón de la infantería sobre una placa azul, encima del triángulo amarillo-rojo-azul de la Fuerza Acorazada. (Foto: Archivos Nacionales de EE UU.)



combate ligeros M2A1 y M2A2, y entraron en servicio en la Infantería.

El T2E3 era muy similar al T2E1, pero estaba equipado con una torre con capacidad de giro manual completa. Este vehículo había sido proyectado para la Caballería y fue normalizado como automóvil de combate M1. Una versión mejorada de la anterior, el automóvil de combate M2, tenía una torre rectangular, estaba propulsado por un motor diesel radial refrigerado por aire Guiberson, y empleaba una rueda tensora colgante que incrementaba el contacto con el suelo y proporcionaba de este modo una conducción más estable. Tras la formación de la Fuerza Acorazada, el automóvil de combate M1 se convirtió en carro de combate ligero M1A1, y el automóvil de combate M2 en carro de combate ligero M1A2.

El carro de combate ligero M2A3 era básicamente un refinamiento del M2A2 que incorporaba una transmisión mejor y un blindaje frontal más grueso. La suspensión se mejoró separando más las unidades de bogies y utilizando ballestas verticales más largas.

Hasta entonces la serie M2 había seguido la práctica internacional de armar los carros de combate ligeros con armas automáticas de diversos calibres. Sin embargo, el carro de combate ligero M2A4, aparecido en 1939, representaba un avance importante porque el armamento principal del vehículo era un cañón M5 de 37 mm con capacidad perforante. Éste iba montado en una sola torre pivotante, coaxialmente con una ametralladora de 7,62 mm, y acompañado de otras ametralladoras de 7,62 mm en la plancha del glacis y en los dos salientes laterales. Si se instalaba un montaje antiaéreo, el número de armas automáticas se elevaba a cinco, lo cual, junto con el armamento principal de 37 mm, hacía del M2A4 uno de los carros de combate ligeros más poderosamente armados del mundo. El T-26B soviético, que cumplía una función similar y en cuyo origen se encontraba también el Vickers de seis toneladas, estaba de hecho armado con un cañón de 45 mm y una ametralladora coaxial, pero no podía igualar la potencia de fuego conjunta del vehículo norteamericano.

Un carro de combate ligero M2A3 muestra sus habilidades durante una clase a oficiales de la reserva: nótese el espacio ligeramente más ancho entre las unidades de bogies. (Foto: Archivos Nacionales de EE UU.)





Interesante formación de vehículos acorazados en Fort Benning, Georgia, abril de 1940. De izquierda a derecha: el carro de combate medio M2, a partir del cual se desarrolló el Lee, el carro medio experimental T2 y el carro ligero M2A3.
(Foto: Archivos Nacionales de EE UU.)

El M2A4 conservaba el casco y tren de rodadura del M2A3, pero estaba provisto de una caja de cambios sincronizada con cinco marchas hacia delante y una marcha hacia atrás. Un aumento del espesor del blindaje frontal y lateral a 25 mm elevó el peso del vehículo a 12 t, lo cual redujo la velocidad máxima a 40 km/h.

Tras la caída de Francia, el US Army emprendió un programa de rearme en gran escala, tomándose medidas inmediatas para mejorar el proyecto del M2A4 a la luz de las lecciones proporcionadas por la *blitkrieg* alemana. Éstas tuvieron como resultado el carro de combate ligero M3, que tenía un blindaje de 37 mm y cubiertas del motor más gruesas como defensa contra los ataques aéreos. Con ello el peso total aumentó a 13,5 t, pero este incremento fue compensado con el uso de la rueda tensora colgante empleada antes en el automóvil de combate M2, por lo que el M3 era algo más rápido que el M2A4.

Las primeras torres de serie tenían la forma octogonal de la del M2A4 y eran también empernadas, pero poco después de iniciada la producción los pernos dieron paso a la soldadura, ya que la experiencia había demostrado que los pernos eran un serio peligro para la tripulación cuando «saltaban» por el fuego enemigo. Más adelante se introdujo una torre con sección de herradura. La torre del M2A4 había estado bien provista de aberturas, pero su número se redujo considerablemente en el M3. Desde mediados de 1941, el armamento principal dispuso de giroestabilizador.

Como sus predecesores, el M3 estaba propulsado por el motor radial de gasolina Continental. Sin embargo, en 1942 la producción de motores Continental había quedado retrasada con respecto a la de bastidores M3, y el motor radial diesel Guiberson proporcionó un sustituto fiable. Una característica desafortunada del carro de combate era su limitada capacidad de combustible de 212 litros, que restringía severamente su radio operativo; a la vista del carácter de la lucha en el norte de África, la misión de adquisición británica consideró esto inaceptable, y solicitó la adición de dos tanques desechables de 95 litros. También se instalaron, de forma estándar, faldones contra la arena en los vehículos suministrados al Ejército británico.

La producción de M3 comenzó en marzo de 1941 y terminó en agosto de 1942; en este período se construyeron 5.811 ejemplares, incluyendo 1.285 de la versión diesel. En el servicio británico el vehículo se llamó «General Stuart» en honor de este soldado de caballería de la Guerra Civil estadounidense, y también se ganó el apelativo de *«Honey»* («encanto») por sus agradables características de conducción y fiabilidad; la afirmación de que este nombre le fue otorgado por un conductor de carros de combate británico se considera apócrifa; una fuente más fidedigna sitúa su procedencia en el equipo de instrucción norteamericano que acompañó al primer envío a Oriente Medio.

Otras mejoras del proyecto básico dieron origen al carro de combate ligero M3A1, que empezó a fabricarse en abril de 1942, y que durante un tiempo se construyó simultáneamente al M3. Esto se reflejó en el hecho de que unos pocos M3 del final tuvieran casco de soldadura, mientras los primeros M3A1 conservaban el casco empernado, antes de que quedara como estándar el de soldadura. (M3A2

tenía que haber sido la designación del M3A1 de soldadura, pero no fue adoptada.) Las principales diferencias entre ambos vehículos eran que el M3A1 prescindía de la cúpula y estaba provisto de dos escotillas en la torre, en la instalación de un mecanismo oleoneumático de giro asistido de la torre y en la presencia de una cesta en la torre, ausente en el M3. Modificaciones menores eran el reposicionamiento de los portillos de visión de la torre y, más adelante, la supresión de las dos ametralladoras de los salientes laterales, cuyos soportes fueron anulados. El M3A1 se fabricó hasta febrero de 1943, con un total de 4.621 construidos, 211 de ellos con propulsión diesel.

La experiencia operativa en el US Army y en el Cuerpo de Marines había confirmado no sólo la validez de la crítica británica respecto a su poca capacidad de combustible, sino también que la disposición del blindaje frontal del M3 era deficiente. El carro de combate ligero M3A3, que entró en producción en diciembre de 1942, consiguió remediar ambos fallos. Esto se hizo extendiendo la plancha del glacis hacia arriba, hasta que coincida con el techo del casco, eliminando así las escotillas frontales del conductor y del ametrallador de casco, que fueron sustituidas por escotillas superiores; al mismo tiempo, los salientes laterales se extendieron por delante hasta unirse con el glacis por medio de planchas angulares, ocupando el espacio interno adicional con tanques de combustible y pertrechos. Siguiendo la práctica británica, la radio fue resituada en la torre, a la que se añadió un pequeño ale-

Árbol genealógico del Stuart

		Nombre en el Ejército británico
T1E4 Motor trasero, tracción delantera		
T2 Motor radial Continental		
T2E1 Muelles en espiral verticales Una sola torre fija Carro de combate ligero M2A1	**T2E3** Una sola torre con giro **Automóvil de combate M1** **Carro de combate ligero M1A1**	
T2E2 Dos torres **Carro de combate ligero M2A2**	**Automóvil de combate M2** **Carro de combate ligero M1A2** Rueda tensora colgante Motor radial Guiberson	
Carro de combate ligero M2A3		
Carro de combate ligero M2A4 Armamento principal de 37 mm en una sola torre con giro		Stuart
Carro de combate ligero M3 Motor Continental Motor Guiberson		 Stuart I Stuart II
Carro de combate ligero M3A1 Motor Continental Motor Guiberson		 Stuart III Stuart IV
Carro de combate ligero M3A3		Stuart V
	Carro de combate ligero M3E2 Dos motores Cadillac	
	Carro de combate ligero M5 **Carro de combate ligero M5A1**	Stuart VI

T = vehículo en desarrollo; M = proyecto estándar para producción; A = modificación importante; E = versión experimental.



Carros de combate ligeros M2A4 del 66.º Reg. Acorazado, 2.ª Div. Acorazada, durante las maniobras de 1941 en Louisiana. (Foto: Archivos Nacionales de EE UU.)

ro. En total se construyeron 3.427 M3A3 antes de darse finalmente por concluida la serie M3 en agosto de 1943, sirviendo principalmente en los ejércitos de los aliados de Estados Unidos.

Paralelamente a lo anterior, se había producido una segunda serie de carros de combate ligeros. Esto fue consecuencia directa de la escasez en 1941-42 de los motores radiales Continental, que hizo que el Departamento de Armamento y Material buscase un bloque motor alternativo en la industria de los vehículos comerciales. Cadillac señaló que dos de sus motores de gasolina V-8 estándar, puestos en tándem, podrían dar la potencia requerida, y que podían utilizarse en combinación con su transmisión automática Hydramatic. Se empleó un M3 para la conversión, designándose M3E2 al proyecto. Su viabilidad quedó demostrada con un recorrido de prueba de 800 km en el que no se presentó ningún defecto.

La transmisión automática ocupaba menos espacio interno que el sistema sincronizado, y un segundo vehículo experimental, el M3E3, demostró que ello hacía posible instalar una cesta de la torre mejor que la del M3A1. El M3E3 fue normalizado como carro de combate ligero M5 en febrero de 1942, y fue fabricado por Cadillac y por Massey-Harris. El casco del M5 se parecía al del M3A3, pero se distinguía fácilmente de él por la cubierta posterior en escalón, necesaria para dar cabida a los dos motores. Se utilizó la torre del M3A1, incluido el giroestabilizador.

En diciembre de 1942 estuvo disponible la torre del M3A3, la cual representaba una mejora tal, que se instaló inmediatamente en el bastidor del M5, designándose este híbrido carro de combate ligero M5A1. Otras modificaciones incorporadas a este modelo eran la posibilidad de giro de la torre por el jefe de carro, una trampilla de escape en el suelo del casco, faldones para la arena desmontables, y un arcón para pertrechos situado detrás de la torre. El vehículo estuvo en producción hasta junio de 1944, cuando el Ejército lo relegó a una condición subsidiaria tras la aparición del M24, un carro ligero de proyecto moderno armado con un cañón de 75 mm. En conjunto, se construyeron 2.074 M5 y 6.810 M5A1; la segunda cifra refleja la participación de American Car and Foundry Company –junto con Cadillac y Massey-Harris– tras la finalización de la serie M3, de la que había sido única responsable.

Desarrollos paralelos y vehículos especiales

La búsqueda de un carro de combate ligero más poderosamente armado y con blindaje más grueso había, de hecho, comenzado en 1940 y su resultado fue la serie del carro de combate ligero T7. Estos vehículos empleaban una versión de la suspensión del M3, modificada ulteriormente con muelles en espiral horizontales en lugar de verticales. Los primeros modelos estuvieron asimismo propulsados por el motor radial Continental, pero a medida que progresaba la serie se ensayaron di-

versos bloques motores y transmisiones, entre los que se prefirió el Wright R-975. El T7E2, que tenía una superestructura y torre de fundición y estaba armado con un cañón de 57 mm, se convirtió en el proyecto aprobado, pero no fue normalizado porque la Fuerza Acorazada había aumentado su requerimiento básico a un cañón de 75 mm y un espesor máximo de 63 mm en el blindaje. Cuando se incorporaron estas modificaciones, el peso del vehículo se había incrementado a 25 t, saliendo de la clase de carros de combate ligeros y entrando en la de los medios. El proyecto se normalizó de hecho como carro de combate medio M7, pero los ensayos revelaron una proporción potencia-peso poco satisfactoria, y puesto que el carro de combate medio M4 Sherman ya estaba en producción en gran escala, se canceló después de construidos sólo siete vehículos.

Carro de combate ligero M3 del US Marine Corps con toda su dotación de ametralladoras; en esta foto se puede vislumbrar al tirador agachado en el alojamiento de la transmisión, entre el conductor y el ametrallador de casco. Con sus 2,51 m, el M3 era alto dentro de su clase. (Foto: US Marine Corps.)



Otro carro de combate que empleaba una suspensión del M3 modificada fue el carro de combate ligero M22 (aerotransportado) Locust. Pesaba 8 t y estaba propulsado por un motor de gasolina Lycoming de 162 hp que proporcionaba una velocidad máxima de 64 km/h. El vehículo estaba armado con un cañón de 37 mm y una ametralladora de 7,62 mm, y tenía un blindaje frontal de 25 mm. La tripulación constaba de jefe de carro, tirador y conductor. Aunque Marmon-Herrington, que también había efectuado el trabajo de proyecto original, construyó 830 Locust, el US Army no utilizó ninguno operativamente, ya que no había disponible ningún avión de transporte apropiado; se podía suspender el casco debajo de la panza de un C-54 Skymaster mientras la torre viajaba dentro del avión, pero este sistema de envío evidentemente no era el más adecuado para su empleo táctico.

Los británicos, por otra parte, habían desarrollado el gran planeador Hamilcar para llevar su propio carro de combate aerotransportado Tetrach, y adquirieron una cantidad de Locust, que era de peso y dimensiones parecidas. En el servicio británico se instaló un adaptador Littlejohn al cañón de 37 mm, aumentando la velocidad inicial por aplicación de presión en el proyectil. Unos cuantos de estos carros de combate acompañaron a la 6.ª Brigada de Asalto Aéreo de la 6.ª División Aerotransportada cerca del pueblo de Hamminkeln, durante los cruces del Rin del 24 de marzo de 1945.

El bastidor del M3/M5 constituyó también la base de diversas cureñas autopropulsadas experimentales de cañones, obuses y morteros, pero era demasiado ligero y estrecho para que los resultados fuesen favorables, abandonándose la mayoría de estos proyectos. Una excepción notable fue el obús autopropulsado M8 de 75 mm, que empleaba un bastidor de M5 en el que el corto obús portátil iba montado en una torre abierta por arriba completamente giratoria. Puesto que la torre tenía aleros delantero y trasero que habrían obstruido las escotillas del conductor y del operador de radio, fue necesario resituar éstas en la plancha del glacis a expensas de la ametralladora de casco. El obús podía elevarse hasta +40° y deprimirse hasta -20°. Dado que sólo podían almacenarse 46 proyectiles en su interior, el vehículo solía llevar un remolque con munición adicional. El M8 fue fabricado por Cadillac entre septiembre de 1942 y enero de 1944,



El M3A1 prescindía de la cúpula, rebajando así la altura a 2,30 m, e introducía escotillas para el jefe de carro y tirador. Este carro de combate, que sirvió en el 8.° Ejército británico en el desierto, ha sido provisto de lanzafumígenos; se han suprimido las ametralladoras de los salientes laterales y se ha soldado un arcón para pertrechos adicional en el frente derecho. (Foto: RAC Tank Museum.)

Derecha: el blindaje del M3A3 estaba mejor distribuido que el de modelos anteriores, aunque ahora el cañón podía obstruir las escotillas de la cámara de conducción. Este carro de combate pertenece a la 1.ª Unidad Provisional de Carros de Combate china, que sirvió en el norte de Birmania con un equipo de asesores norteamericanos. (Foto: Instituto de Historia Militar del US Army.)

en cuyo período se construyeron 1.778 piezas. Sirvió en el cometido de apoyo cercano en unidades de reconocimiento y en las compañías de plana mayor de los batallones de carros de combate medios, hasta su ulterior sustitución por el carro de combate medio M4A3 armado con un obús más potente de 105 mm.

Tanto el M3 como el M5 fueron dotados de diversos tipos de equipos lanzallamas. De ellos, el Satan, desarrollado por el US Marine Corps para ser empleado contra los refugios japoneses, fue el de mayor éxito, con un corto proyector en lugar del armamento principal de 37 mm de un M3 o M3A1. Se utilizó el sistema canadiense Ronson, que daba un alcance máximo de 55 m y llevaba internamente 640 litros de líquido inflamable. Los primeros 20 vehículos fueron convertidos en 1943, y posteriormente se dotó también a un cierto número de M5A1 con el equipo Satan. Si no había conversiones Satan a mano para una operación concreta, podía uti-

lizarse el kit de lanzallamas portátil E5R2 para dar a todos los modelos de las series M3 y M5 capacidad incendiaria, sustituyendo simplemente la ametralladora de casco por el proyector. Sin embargo, sólo se suministraban 38 litros de líquido inflamable con el kit, por lo que su autonomía era muy limitada. Con todo, este equipo fue ampliamente utilizado por el US Army y el US Marine Corps en el teatro de guerra del Pacífico.

Se probó experimentalmente un cuádruple montaje antiaéreo de 12,7 mm sobre un bastidor de M3, y se disparó un lanzacohetes múltiple desde la torre de un M5, pero en último término ambos sistemas de armas encontraron una cureña más satisfactoria en otros vehículos mayores.

Se utilizaron Stuart sin torre en diversos cometidos tanto por el Ejército británico como por el norteamericano. Los británicos los emplearon como vehículo de mando provisto de radios adicionales, como Kangaroo (canguro: transporte acorazado de personal), como ambulancia acorazada y como vehículo de reconocimiento, generalmente con una lona plegable en el techo como protección contra el mal tiempo. Los norteamericanos tenían también



dos versiones de mando propias, distinguibles por una caja rectangular abierta por arriba construida alrededor del anillo de la torre; los primeros modelos utilizaban un bastidor de M3 inalterado, pero los vehículos posteriores empleaban lo que en realidad era un bastidor M5 con el casco convertido según la especificación del obús autopropulsado M8. El bastidor del M5 se dedicó asimismo al cometido de reconocimiento tras la aparición del carro de combate ligero M24 en 1944.

DESCRIPCIÓN DEL STUART

Configuración

La configuración estándar de la serie Stuart permaneció inalterada a lo largo de su historia, y constaba de tres elementos básicos: compartimento trasero del motor, cámara de combate y cámara de conducción. La cámara de combate albergaba al jefe de carro, que hacía también de cargador y posteriormente de operador de radio cuando ésta se instaló en la torre del M3A3 y M5A1, y el tirador, situado a la izquierda del armamento principal. El árbol de transmisión pasaba a través de la cámara de combate hasta la caja de cambios, la cual accionaba los semiejes de impulsión que discurrían paralelos al frontal de la cámara de conducción hasta las ruedas motrices. El conductor estaba situado a la izquierda de la caja de cambios, y el ametrallador de casco/copiloto a la derecha; el copiloto era además el operador de radio en todos los modelos excepto el M3A3 y M5A1.

A alguien acostumbrado al interior relativamente espacioso de un carro de combate moderno, el Stuart le parecería horriblemente estrecho y peligrosamente atestado. Sin embargo, los que sirvieron en él no medían con la misma vara estas cosas y las aceptaban como normales. No era, bajo ningún concepto, un vehículo cómodo. Cuando el cañón de 37 mm o la ametralladora coaxial entraban en acción, el interior se llenaba rápidamente de gases sofocantes. Con tiempo frío, el motor aspiraba aire gélido a través de la cámara de combate; en climas tropicales, los tripulantes de la torre no podían quitarse la camisa sin correr el riesgo de quemarse con el metal caliente.

Ni el M2A4 ni el M3 tenían cesta de la torre, lo cual significaba que el jefe de carro y el tirador tenían que moverse con la torre, algo que la elevada caja del árbol de transmisión no facilitaba. Ambos modelos estaban dotados de una cúpula rudimentaria, inconvenientemente situada a la izquierda de la línea central y que, además, constituía la única forma de salir de la torre en caso de emergencia.



El M5 empleaba la misma torre que el M3A1, pero la forma de la cámara del motor hubo de ser alterada para dar cabida a los dos motores Cadillac. (Foto: RAC Tank Museum.)

Esta dificultad se resolvió instalando escotillas del jefe de carro y del tirador en la torre del M3A1, pero la colocación de una cesta de la torre en este modelo convirtió el vehículo en una trampa mortal. Puesto que el árbol de transmisión inevitablemente seguía un curso elevado desde el centro del motor radial, el suelo de la cesta era también alto, y esto podía, y con frecuencia lo hacía, bloquear la vía de escape de la cámara de conducción a la de combate; la evacuación de un herido a través de la pequeña abertura que quedaba resultaba imposible sin riesgo de intensos dolores o de causar otras heridas, incluso con tiempo suficiente. En Birmania, el 7.° de Caballería Ligera consideró que los riesgos no estaban justificados y eliminó las cestas de la torre de sus M3A1, aún cuando esto significaba que los tri-

pulantes de la torre tenían que permanecer de pie y, si era necesario, subirse al alojamiento del árbol de transmisión para mirar por sus escotillas.

Los dos árboles de transmisión de los motores Cadillac del M5 y M5A1 seguían naturalmente un curso más bajo, con lo que se podía instalar una cesta de la torre más profunda, evitando el problema anterior. Sin embargo, surgió una nueva dificultad consistente en que el armamento principal generalmente obstruía una u otra de las escotillas superiores de que estaba provista la cámara de conducción del M5, lo cual sólo pudo resolverse con la instalación de una trampilla de escape en el M5A1, como ya se ha mencionado.

Automoción

Comparado con el bajo y elegante Crusader británico el Stuart era feo y desgarbado, pero su fiabilidad era proverbial, raramente se averiaba y se negaba a perder sus orugas sin importar la cantidad de virajes cerrados a velocidad elevada a que fuese sometido. También era de mantenimiento fácil, y el motor radial podía extraerse rápida y fácilmente suspendiendo un simple aparejo de poleas de cualquier rama robusta.

El motor Continental estaba proyectado para funcionar sólo con gasolina de octanaje elevado, y si ésta no estaba disponible las bujías tenían propensión a engrasarse. En climas cálidos tendían a acumularse vapores de gasolina en la cámara del motor, especialmente alrededor de los cilindros inferiores, lo cual constituía un riesgo de incendio al arrancar; en tales circunstancias era una práctica normal tener a un tripulante preparado con un extintor cerca de las puertas posteriores de acceso abiertas.

Se suministraba un cartucho de arranque para los motores radiales, el cual se disparaba eléctricamente desde la cámara de conducción. El motor Continental precisaba de 1,3 g de pólvora en verano o invierno, pero el diesel Guiberson requería cargas más potentes, de 1,6 g en verano y 1,9 g en invierno. Una vez el motor en marcha, se calentaba a 1.000 rpm, a cuyo régimen el indicador de presión de aceite marcaba entre 4,6 y 6,3 kg/cm^2. No podía darse pleno gas mientras la temperatura del aceite no llegaba a 55 °C, siendo la temperatura normal de funcionamiento entre 55 y 92 °C, con el voltímetro señalando como mínimo 14 voltios y el amperímetro en «más».

Al ser refrigerados por aire, los motores radiales emitían un saludable rugido funcionando en carga, que se transformaba en un malhumorado chisporroteo al ralentí. Se indicaba a los conductores que antes de apagar el motor debían mantenerlo al ralentí a 400 rpm durante cinco minutos para enfriar los cilindros suavemente.

Los dos motores Cadillac del M5 y M5A1 utilizaban motores de arranque eléctricos convencionales en combinación con un obturador de aire automático. El manual recomendaba el arranque simultáneo de los dos, seguido de un tiempo al ralentí, a 625 rpm, hasta alcanzar la temperatura normal de funcionamiento: las lecturas correctas de la presión de aceite eran de 1,1 kg/cm^2 al ralentí y 2,1 kg/cm^2 en marcha.

Como ya se ha mencionado, los modelos con motor radial estaban provistos de transmisión sincronizada, empleada en combinación con un embrague; la primera y la marcha atrás estaban separadas del resto de la caja. La transmisión Hydramatic del M5 y M5A1 era completamente automática y los cambios de marchas venían determinados por la carga del motor y el grado de aceleración aplicado; la marcha atrás se seleccionaba manualmente.

Todos los modelos utilizaban un sistema de dirección controlado por diferencial, y las palancas de dirección actuaban también de frenos del vehículo. Tirando de las dos palancas hacia atrás simultáneamente, el conductor podía frenar o detener el carro de combate, según la fuerza aplicada. En posición completamente hacia atrás, las palancas podían bloquearse con pestillos y servir de freno de estacionamiento. Normalmente ambas palancas estaban hacia adelante, a menos que una u otra estuviese siendo empleada para cambiar de dirección; en el M5 y M5A1 estaban situadas en el techo de la cámara de conducción.

La técnica de conducción no difería de la de otros VAC sobre orugas, y se seleccionaba siempre una marcha inferior antes de llegar a un obstáculo, cuesta pronunciada o viraje cerrado. Sin embargo, según el manual del M5/M5A1, la transmisión Hydramatic proporcionaba otra posibilidad: «Cuando el pedal del acelerador se pisa a fondo, no sólo abre completamente el gas, dando potencia máxima al motor, sino que también fuerza las válvulas de control de la transmisión a la posición de parada, de manera que se reduce de sexta a quinta marcha,

siempre que el vehículo vaya a menos de 56 km/h. Esta reducción permite una mayor aceleración al tener una relación ligeramente menor. Dicha aceleración puede aprovecharse en huidas rápidas, adelantamientos, o para tener una punta de velocidad adicional en viaductos, etc., y en los giros».

La cámara del motor llevaba generalmente un detector de incendios, y había dos radiadores de aceite situados en el mamparo de separación de las cámaras del motor y de combate. El M5/M5A1 también iba provisto de un generador auxiliar de gasolina de un cilindro, que permitía tener las baterías cargadas sin recurrir a los motores principales.

El tren de rodadura era de fácil mantenimiento, y la sustitución completa de una unidad de bogie dañada era un asunto bastante sencillo. La oruga se ajustaba por medio de una tuerca en el brazo de la rueda tensora, la tuerca se hacía girar en el sentido de las agujas del reloj, desplazando hacia fuera la rueda tensora y tensando la oruga. Una oruga bien ajustada se combaba 1,9 cm en medio de su carrera superior. La oruga en sí era de bloques de caucho y pernos acoplados y era extremadamente resistente. Podían colocarse zapatas anchas para terreno difícil, las cuales, cuando no se utilizaban, se estibaban a los lados del casco o de la torre.

Armamento

El cañón M5 de 37 mm del M2A4 tenía recuperadores prominentes que sobresalían del mantelete. Este defecto se remedió con la instalación del cañón M6 de 37 mm en el M3 y modelos posteriores, conjuntamente con un montaje mejorado. El cañón de 37 mm tenía una longitud de 53 calibres y disparaba un proyectil perforante de 0,87 kg con una velocidad inicial de 884 m/s; otros tipos de munición disponibles eran proyectiles rompedores, fumígenos y de metralla.

El M3 llevaba 103 proyectiles de munición del armamento principal, distribuidos de esta forma: 20 proyectiles en un arcón, en el lado derecho, contra el mamparo del motor; 40 proyectiles en un arcón, en el lado derecho, contra la pared del casco; 43 proyectiles en un arcón, en el lado izquierdo, contra el mamparo del motor.

El armamento secundario del vehículo consistía en ametralladoras Browning de 7,62 mm, para las que, además de la munición normal de balas, se dis-



ponía también de proyectiles perforantes, trazadores e incendiarios; una combinación típica en la cinta era trazadora-perforante-bala-perforante-trazadora-perforante-bala-incendiaria. En un M3 con su dotación completa de seis ametralladoras, incluyendo montaje antiaéreo, podían llevarse 9.850 proyectiles, distribuidos de la siguiente forma: 1.500 proyectiles en un arcón, en la caja del árbol de transmisión; 4.500 proyectiles en tres cajas, en el saliente lateral posterior izquierdo; 500 proyectiles en una caja, en el saliente lateral delantero izquierdo; 1.500 proyectiles en tres cajas, en el saliente lateral posterior derecho; 750 proyectiles en una caja, a los pies del ametrallador de casco; 250 proyectiles en una caja, en la bandeja de alimentación de la ametralladora de casco; 250 proyectiles en una caja, en la bandeja de alimentación de la ametralladora del saliente lateral derecho; 250 proyectiles en una caja, en la bandeja de alimentación de la ametralladora del saliente lateral izquierdo; 100 proyectiles en una caja, en la bandeja de alimentación de la ametralladora coaxial; 250 proyectiles en una caja, en la bandeja de alimentación de la ametralladora antiaérea.

Las dos ametralladoras de los salientes laterales eran accionadas por el conductor, pero tenían poco valor práctico; sus soportes eran fijos y era difícil mantenerlas en acción. Con frecuencia no se instalaron en el M3A1 y se eliminaron totalmente en el M3A3. Así había más espacio libre para munición del armamento principal, de la que el M3A3, M5 y M5A1 llevaban 123 proyectiles.

Las armas personales de la tripulación comprendían pistolas y un subfusil Thompson (para el que se llevaban 350 proyectiles de 11,4 mm en cargadores de tambor) y 12 granadas de mano. En los vehículos del Ejército británico, a partir de 1943 el Thompson era a menudo sustituido por un subfusil Sten.

Los últimos modelos en el servicio británico disponían de lanzafumígenos en la torre; una variación birmana sobre este tema era la soldadura de un mortero normal de infantería de 50,8 mm en la torre, pero éste raramente se empleó.

La torre del M5A1 incorporaba un alero posterior en el que estaba instalada la radio; un carenado de protección cubría el pivote de la ametralladora externa de la torre, a la derecha. Este modelo fue extensamente utilizado por las unidades de Franceses Libres.
(Fotos: RAC Tank Museum/Imperial War Museum.)



El equipamiento de control del cañón era muy simple y sujeto a modificaciones locales. Un volante permitía la elevación hasta +20° y la depresión hasta -10°, y en el centro del mismo había un percutor que disparaba el armamento principal; una pieza auxiliar de hombro proporcionaba un sistema alternativo de elevación. El tirador efectuaba el giro aproximado de la torre con su mano derecha en un segundo volante, y el ajuste final se hacía con un pequeño volante de control que hacía girar todo el montaje hasta 10° a derecha o izquierda e incorporaba un percutor para disparar la ametralladora coaxial.

El giroestabilizador había sido desarrollado originalmente para el carro de combate medio M3 y estaba situado en la pared de la torre, cerca del montaje del cañón. Actuaba solamente en el plano vertical y era impopular entre los tiradores, que se veían obligados a seguir sus movimientos con las piezas auxiliares de hombro, y entre los jefes de carro, que tenían dificultades en alimentar el cañón con el cierre subiendo y bajando constantemente. Un dispositivo de este tipo no era realmente necesario en un vehículo tan pequeño, y no se adaptaba a la clase de enfrentamientos que generalmente libraba.

El sistema de giro asistido de la torre, introducido en el M3A1, empleaba un motor diesel, activado por un interruptor en un asidero de horquilla que el tirador hacía girar en la dirección deseada con su mano izquierda; éste, y un montaje mejorado del cañón, hacían innecesario el volante de ajuste final.

El visor telescópico del tirador tenía un poder de aumento de 1,44, con un campo de 9°, y estaba marcado de 550 a 2.740 m, aunque en la práctica la capacidad del cañón de 37 mm para penetrar los carros de combate alemanes apenas excedía el primer valor. A partir del M3A1 en adelante, el jefe de carro y el tirador disponían de episcopios, y también los había para el conductor y el ametrallador de casco en el M3A3, M5 y M5A1.

UTILIZACIÓN

Tal como estaba originalmente concebida, la división acorazada estadounidense comprendía un batallón de reconocimiento, un regimiento de infantería de dos batallones, un batallón de obuses remolcados de 105 mm, un batallón de ingenieros y una brigada acorazada, consistente en dos regimientos de carros de combate ligeros de tres batallones, un regimiento de carros de combate medios de dos batallones y un regimiento de obuses autopropulsados de 105 mm de dos batallones.

Sin embargo, las maniobras de 1941 pusieron de manifiesto que el elemento de infantería de la división era demasiado débil para su misión, y la dotación se reorganizó de manera que incluyera un batallón de reconocimiento, dos regimientos acorazados con un batallón de carros de combate ligeros y dos de carros medios cada uno, un regimiento de infantería acorazada de tres batallones en semiorugas, tres

El carro de combate ligero (aerotransportado) M22, aquí saliendo de la panza de su planeador de transporte Hamilcar, fue empleado en pequeño número en apoyo de la infantería de asalto aéreo durante los cruces del Rin, en 1945. (Foto: RAC Tank Museum.)





M3A3 convertido, utilizado como ambulancia blindada por un regimiento acorazado británico en Italia. (Foto: Imperial War Museum.)

batallones de obuses autopropulsados de 105 mm y un batallón de ingenieros. Según la dotación original la división poseía 273 carros de combate ligeros y 108 medios, pero la reorganización invirtió esta proporción a 159 carros de combate ligeros y 216 medios, con una ligera reducción del total.

Las etapas finales de la campaña del norte de África confirmaron más allá de toda duda razonable la importancia menguante del carro de combate ligero en los campos de batalla occidentales, y a partir de entonces fue relegado a misiones de reconocimiento y genéricas de caballería acorazada. No obstante, en el teatro de operaciones del Pacífico, el US Army y el Cuerpo de Marines continuaron utilizando batallones de carros de combate ligeros para apoyo local en su campaña de saltos de isla en isla, ya que la serie del Stuart se prestaba a las operaciones anfibias, y la oposición de los obsoletos carros de combate japoneses era mínima. Los batallones de carros de combate ligeros del US Marine Corps eran tropas divisionarias y comprendían una compañía de plana mayor, una compañía de reconocimiento y cuatro compañías de carros de combate, cada una de ellas con un pelotón de plana mayor y tres secciones de cinco carros de combate; los efectivos totales eran de 72 vehículos.

El Ejército británico era el principal beneficiario del programa de Préstamo y Arriendo y, aunque desengañados del concepto de carro de combate ligero, aceptaron rápidamente el Stuart en el servicio, ya que sus prestaciones quedaban sólo un poco por debajo de las de sus propios carros de combate de crucero, y por su probada fiabilidad. La 4.ª Brigada Acorazada estaba completamente equipada con Stuart durante la operación «Crusader», pero a mediados de 1942 el Grant estaba firmemente establecido como el carro de combate principal del 8.° Ejército, aunque el Stuart era aún activamente utilizado en los escuadrones ligeros regimentales. Esta tendencia se aceleró con la llegada del Sherman, pero en El Alamein había presentes 167 Stuart, la mayoría en la 4.ª Brigada Acorazada Ligera. En Italia y noroeste de Europa el carro de combate fue empleado con éxito por los grupos de reconocimiento de los regimientos acorazados, que lo preferían con mucho al automóvil de reconocimiento Daimler. En Birmania, varios regimientos de Stuart llevaron a cabo servicios de caballería desde la época de la invasión japonesa hasta el final de la guerra, y el Ejército australiano empleó un regimiento en Papua.

Estados Unidos suministró también grandes cantidades de Stuart a los ejércitos de Francia, Unión Soviética y China Nacionalista; y Gran Bretaña a los partisanos yugoslavos de Tito. Después de la guerra el vehículo sirvió en los ejércitos de Italia y de numerosos países latinoamericanos, y se cree que unos cuantos siguen en activo actualmente.

A la vista de su utilización tan universal, consideraciones de espacio impiden presentar nada más que una breve mención de los principales logros de este carro de combate en la Segunda Guerra Mundial.

SERVICIO EN ÁFRICA

Operación Crusader

Durante la mayor parte de 1941, los esfuerzos británicos en el norte de África se centraron en socorrer la fortaleza sitiada de Tobruk. Dos intentos, en mayo y junio de aquel año, fracasaron por falta de la potencia de choque necesaria, pero la operación Crusader, iniciada el 18 de noviembre, fue un asunto de mucha mayor envergadura que implicaba el avance de dos cuerpos de ejército a través de la frontera egipcia y una salida de ruptura de la guarnición de Tobruk.

A la derecha, el XIII Cuerpo de Ejército, formado por la 2.ª División Neozelandesa y la 4.ª India, apoyadas por la 1.ª Brigada de Carros de Combate de Ejército, eludiría la zona de defensa fronteriza y avanzaría sobre Tobruk por la carretera de la costa; a la izquierda, el XXX Cuerpo de Ejército, con la 7.ª División Acorazada y la 1.ª Sudafricana, avanzaría en línea recta por el desierto en dirección noroeste hacia Sidi Rezegh y contactaría con la guarnición de Tobruk en Ed Duda.

La 7.ª División Acorazada constaba de tres brigadas acorazadas. En el flanco izquierdo estaba la recién llegada e inexperta 22.ª Brig. (3.° y 4.° del County of London Yeomanry y el 2.° de Reales Húsares de Gloucestershire) equipada enteramente con Crusader; en el centro estaba la veterana 7.ª Brig. (7.° de Húsares de la Reina, 2.° y 6.° Regimientos Reales de Carros de Combate), que poseía un surtido heterogéneo de vehículos, con 26 A10, 71 A13 y 71 Crusader; y a la derecha, cubriendo el límite entre ambos cuerpos de ejército, estaba la igualmente experimentada 4.ª Brig. del general de brigada A.H. Gatehouse (8.° de Reales Húsares Irlandeses del Rey, 3.° y 5.° Regimientos Reales de Carros de Combate), cuyos regimientos tenían una dotación completa de Stuart.

El jefe de grupo del 3.° RTR era el sudafricano Bob Crisp, cuyo libro *Brazen Chariots* está enteramente dedicado a esta batalla, una de las más reñidas y complejas del desierto.[1] Como cualquier otro miembro de la brigada, Crisp apreciaba la velocidad y fiabilidad del Stuart, pero le preocupaba su débil blindaje y su poca capacidad para golpear con fuerza:



El obús autopropulsado M8, con las escotillas de la cámara de conducción trasladadas a la plancha del glacis. (Foto: RAC Tank Museum.)

«Por consiguiente, elaboré un sistema en mi grupo por el que, después de indicado el blanco, se seguía un procedimiento más o menos automático si las circunstancias eran favorables. El objetivo era acercarse lo suficiente al carro de combate enemigo para poder destruirlo. La primera orden era, pues: "conductor adelante, ¡a todo gas!". El tirador hacía lo posible por mantener su visor telescópico sobre el blanco durante todo el tiempo en que nos movíamos. La siguiente orden era: "conductor, ¡alto!". Tan pronto como el carro de combate se detenía y adquiría el blanco, el tirador hacía fuego sin esperar otra orden mía. El sonido del disparo era la señal para que el conductor soltara el embrague y arrancara de nuevo. Entre la parada y el arranque pasaban unos cuatro segundos. Yo sólo controlaba el movimiento y dirección del carro de combate. Esta práctica de combate me convenció de que, en carros de combate superados en armamento y blindaje, la movilidad era un elemento esencial para la supervivencia».

Durante el día 18 el avance no encontró oposición, en parte porque los aeródromos de la Luftwaffe

1 Otro relato personal de la batalla puede encontrarse en *Take These Men* de Cyril Joly, que sirvió igualmente en el 3.° RTR en aquella época.

no eran utilizables tras unas lluvias torrenciales, y en parte porque Rommel, preparando un gran asalto sobre Tobruk, se negó a creer que Crusader fuese algo más que un reconocimiento armado.

Hacia mediodía del día siguiente, la 22.ª Brigada Acorazada se topó con la División Acorazada «Ariete» italiana cerca de Bir el Gubi, encontrándose con una tenaz oposición totalmente inesperada; la batalla terminó en empate, perdiendo cada bando unos 40 carros de combate. En el centro, la 7.ª Brigada Acorazada continuaba su avance ininterrumpido hacia Sidi Rezegh, pero a la derecha la 4.ª Brigada Acorazada estaba vigilada constantemente por automóviles blindados alemanes, y Gatehouse mandó al 3.º RTR a ocuparse de ellos. Esto lo logró el regimiento precipitándose hacia el norte, en una persecución que llevó a algunos de sus vehículos hasta la vista de Bardía antes de ser llamados de vuelta.

Sin embargo, los automóviles blindados habían hecho su labor, y durante la tarde el resto de la brigada sufrió un intenso bombardeo en picado y fue contraatacada por una agrupación de combate de 90 carros de la 21.ª División Panzer. La desafortunada práctica británica de aquella época no sólo consistía en desplegar brigadas acorazadas más allá de la distancia de apoyo mutuo, sino que también separaba sus regimientos integrantes, de modo que en este caso el peso del ataque recayó principalmente sobre el 8.º de Húsares, que perdió 20 carros de combate antes de que la oscuridad separase los dos bandos.

Con todo, el movimiento del 3.º RTR hacia el norte había hecho suponer al general Cruewell, comandante del DAK (Deutsches Afrika Korps), que ésta era la principal línea de avance británica, y despachó a la 15.ª División Panzer al sudeste en un vano intento por contenerlo. La mañana del día 20, la 4.ª Brigada Acorazada reanudó su batalla con la 21.ª División Panzer, que giró al noroeste; pero durante la tarde la 15.ª División Panzer, que se había dado cuenta de su error, llegó también a la escena, y en medio de la confusa lucha los tres regimientos de Stuart se vieron obligados a ceder terreno lentamente. Al final del día, a la brigada sólo le quedaban 98 carros de combate operativos de los 164 originales, y aunque declaró haber destruido unos 50 Panzer, el número real totalmente eliminado fue sólo de siete. Por otra parte, había contenido a ambas divisiones alemanas durante todo el día, y la posición quedó reforzada por la llegada de la 22.ª Brigada Acorazada al anochecer.

Ambas brigadas se dispusieron a renovar la batalla a la mañana siguiente, pero el amanecer reveló un desierto vacío de carros de combate alemanes. Durante la noche Rommel había estimado correctamennte que el principal avance británico tenía como objetivo Sidi Rezegh, y había ordenado a Cruewell que despachase ambas divisiones Panzer hacia allí a toda prisa. Durante los dos días siguientes el campo de batalla de «Crusader» se convirtió en una maraña inextricable de amigos y enemigos, en la que las formaciones se encontraron atacando en una dirección mientras defendían en otra. Al norte, la guarnición de Tobruk había iniciado la salida contra la oposición de la 90.ª División Ligera, que al mismo tiempo estaba tratando de sostener Sidi Rezegh contra la 7.ª Brigada Acorazada y la 7.ª Agrupación de Apoyo de la 7.ª División Acorazada, las cuales a su vez estaban bajo el ataque del DAK por el sudeste, cuyos artilleros contracarro con cañones de «88» contenían la persecución de la 22.ª y 4.ª Brigadas Acorazadas.



En el noroeste de Europa, los grupos de reconocimiento de algunos regimientos acorazados británicos emplearon M3A1 y M3A2 «recortados» con preferencia sobre los automóviles blindados. (Foto: Imperial War Museum.)

A diferencia de los británicos, el DAK combatía con sus fuerzas acorazadas concentradas, por lo que cuando dos regimientos de la 7.ª Brigada Acorazada giraron para enfrentarse a su ataque, uno, el 7.º de Húsares fue casi aniquilado y el otro, el 2.º RTR,



Algunos Stuart se utilizaron experimentalmente como vehículos DD (de vadeo profundo) en pruebas, pero el carro de combate carecía de la potencia necesaria para este cometido. (Foto: Imperial War Museum.)

recibió un fuerte castigo; el tercer regimiento, el 6.º RTR, fue hecho pedazos mientras apoyaba el ataque de la Agrupación de Apoyo. En total, la 7.ª Brigada Acorazada perdió 113 de sus 141 carros de combate. La situación la salvó de momento la llegada de la 22.ª Brigada Acorazada y el fuego directo de artillería y cañones contracarro de la Agrupación de Apoyo.

Durante la intensa lucha del día siguiente, la 22.ª Brigada Acorazada se vio obligada a retroceder hacia el sur, y un contraataque del 3.º y 5.º RTR sobre el aeródromo de Sidi Rezegh quedó paralizado en medio del humo, el polvo y la confusión, por la impresión errónea de estar bajo el fuego de vehículos amigos, aunque obligó a la 21.ª División Panzer a retirarse del área más próxima. En esta fase se perdió el control y muchos Stuart no consiguieron llegar a los puntos de reunión regimentales; el 3.º RTR reunió sólo cinco, a los que se unieron otros cinco al amanecer, mientras el 5.º RTR reunía 26 de los 40 con que había empezado el día.

Lo peor estaba por llegar. El 8.º de Húsares no había intervenido en el ataque al aeródromo y al atardecer había formado un campamento nocturno con la plana mayor de la brigada. Poco después de anochecido la 15.ª División Panzer, que regresaba a la batalla tras pasar un día en la reserva, invadió la posición, y a la luz de las bengalas se produjo durante tres cuartos de hora un combate a quemarropa. Algunos Stuart de los Húsares consiguieron escabullirse de la refriega, pero otros fueron capturados donde estaban o puestos fuera de combate. Afortunadamente, el general de brigada Gatehouse estaba con el 5.º RTR mientras se producía esta acción y escapó de la destrucción de su cuartel general; para hacerse una idea de la confusión en que se libró toda la batalla, unas horas más tarde el cuartel general del DAK de Cruewell fue capturado por la 6.ª Brigada Neozelandesa, aunque el propio general estaba ausente.

El 23 de noviembre al amanecer las fuerzas acorazadas británicas se encontraban en un estado de desorganización total. La 4.ª Brigada Acorazada era todavía fuerte en efectivos, pero estaba dispersa sobre una amplia zona y, en la práctica, fuera de combate hasta que pudiese restablecerse su mecanismo de mando; la 7.ª Brigada Acorazada había quedado reducida a sólo 15 carros de combate y tuvo que ser retirada; los tres regimientos de la 22.ª Brigada Acorazada sólo podían reunir 34 carros de combate entre los tres. Rommel resumió posteriormente la situación a un oficial superior capturado: «¿Qué importa que ustedes tengan dos carros de combate por cada uno mío, si los dispersan y me dejan que los aplaste en pequeñas porciones? Me han regalado ustedes tres brigadas acorazadas una tras otra».

Los combates de los dos días anteriores habían obligado a los británicos a retirarse del aeródromo

de Sidi Rezegh, pero después de destruir la 5.ª Brigada Sudafricana el día 23, Rommel cometió un error que finalmente le costó la batalla. El 24 de noviembre ambas divisiones Panzer y la División Acorazada «Ariete» emprendieron lo que se conocería como la «carrera hasta la alambrada», que pretendía quebrar los nervios del Alto Mando británico y hacerle ordenar una retirada general al otro lado de la frontera para proteger sus líneas de comunicación. Pero el esperado pánico no se materializó; en el flanco derecho, el XIII Cuerpo de Ejército continuó avanzando sobre Tobruk; la noche del 26 de noviembre, los Matilda del 44.º RTR encabezaron un ataque meticulosamente planeado que rompió el cerco de la asediada guarnición.

Horrorizado, Rommel volvió a toda prisa de la frontera y, tras una intensa lucha, consiguió aislar de nuevo la fortaleza, pero el daño ya estaba hecho. La 4.ª y 22.ª Brigadas Acorazadas habían aprovechado bien su ausencia, reparando los vehículos inutilizados y averiados y recogiendo los extraviados, y ahora contaban, respectivamente, con 77 Stuart y 45 de carros de combate de crucero. Con ellos, la 7.ª División Acorazada continuó amenazando el flanco del desierto del Afrika Korps, mermando poco a poco las fuerzas acorazadas alemanas en una serie de pequeñas acciones y amenazando la propia línea de abastecimiento de Rommel con un avance dirigido a El Adem a través de Bir el Gubi.

Casi imperceptiblemente la iniciativa volvió a los británicos. Es cierto que la 2.ª División Neozelandesa se había visto obligada a cortar su conexión con el perímetro de Tobruk y estaba retirándose, pero la 4.ª División India había sido socorrida en la frontera por la 2.ª División Sudafricana y había iniciado el avance, al igual que los reemplazos de carros de combate que finalmente elevaron los efectivos de la 4.ª Brigada Acorazada a 136.

Al otro lado de la colina, los continuos ataques realizados contra las formaciones acorazadas y de infantería británicas habían ido erosionando los efectivos de las divisiones Panzer hasta alcanzar un nivel peligrosamentte bajo y, gracias a la destrucción total de un convoy italiano fuertemente escoltado en una brillante acción nocturna llevada a cabo por la Fuerza de Incursión «Malta», el suministro de gasolina y municiones se convirtió en crítico. El 3 de diciembre, dos columnas enviadas a socorrer las guarniciones fronterizas del Eje en Bardía, paso de Halfaya y Sollum fueron emboscadas y destruidas. Dos días después, un intento para montar un contraataque concentrado sobre la 4.ª Brigada Acorazada en Bir el Gubi fue cancelado, en parte porque la División «Ariete» no se presentó, y en parte debido a la muerte del comandante de la 15.ª División Panzer; el de la 21.ª División Panzer había sido capturado unos días antes.

El 8.º de Reales Húsares Irlandeses del Rey fue el primer regimiento británico equipado con Stuart; esta imagen de un escuadrón detenido en el desierto da una buena idea de las singulares condiciones de este teatro de la guerra. (Foto: Imperial War Museum.)



Rommel se dio cuenta de que quedarse en el área de Tobruk invitaba a la aniquilación de su ejército, y el 7 de diciembre empezó a retirarse al oeste hacia Gazala, primer paso de una retirada bien llevada que le conduciría fuera de Cirenaica. El 16 de diciembre, un intento de la 4.ª Brigada Acorazada de cortarle el paso en Tmimi quedó frustrado por la lentitud del avance, sobre terreno difícil, y por el elevado consumo de combustible de los Stuart, que hizo necesario un reabastecimiento y perder todavía más tiempo. Un segundo intento en Mechili casi consiguió coger la cola de la columna enemiga, pero una vez más la falta de gasolina impidió una persecución de cerca. La brigada continuó atacando la retaguardia enemiga hasta ser relevada por la 22.ª Brigada Acorazada el día de Navidad, y seguidamente regresó a Egipto.

La operación Crusader había concluido con la victoria británica, pero sólo consiguió su objetivo después de una lucha más dura de lo previsto. Las bajas personales totalizaron 18.000 británicos y 38.000 del Eje, mientras que los carros de combate eliminados fueron 278 británicos frente a 300 alemanes e italianos. La batalla había destacado los defectos y virtudes del Stuart: por una parte, su ligero armamento, delgado blindaje y elevado consumo de combustible hablaban por sí mismos; por otra, su sencilla robustez y fiabilidad habían sido responsables en gran parte de mantener a la 7.ª División Acorazada en el campo de batalla, mientras que las otras dos brigadas, equipadas con carros de crucero, eran temporalmente reducidas a un estado casi de impotencia.

Servicio en el US Army

Crusader fue la última operación importante en que los Stuart jugaron un papel principal en el 8.° Ejército británico; sin embargo, durante los desembarcos angloamericanos en Marruecos y Argelia, el desarrollo de los acontecimientos les hizo llevar una vez más el peso de la batalla durante un tiempo. En Orán, el 1.° y 13.° Regimientos Acorazados de la 1.ª División Acorazada, equipado cada uno con un batallón de Stuart y dos de Lee, carecían del número suficiente de barcazas grandes para desembarcar sus carros de combate medios en las cantidades exigidas, y puesto que la necesidad de fuerzas acorazadas para explotar el desembarco apremiaba, se decidió desembarcar los dos batallones ligeros y complementar su armamento insuficiente proporcionándoles un elemento de cazacarros M3 de 75 mm a cada uno.



La facilidad de mantenimiento era una de las grandes virtudes del Stuart. Incluso en las espartanas condiciones de un taller del desierto era fácil extraer todo el conjunto de la torre, que descansaba en tres rodillos de soporte separados 120°. (Foto: Imperial War Museum.)

Inmediatamente quedó clara la hostilidad de las autoridades de Vichy a los desembarcos, y el 8 de noviembre de 1942 el 1/1.° Batallón se apoderó del aeródromo de Tafaroui, negándoselo así a la Fuerza Aérea francesa. Al día siguiente fue detectada una fuerza, con carros de combate R35 a la cabeza, aproximándose desde la dirección de Sidi-bel-Abbès, la cual fue destruida en St. Lucien, superando por una vez en alcance los Stuart a sus adversarios. Mientras tenía lugar este enfrentamiento, el 1/13.° Batallón se abrió camino a través de varios bloqueos de carreteras, poniendo de pasada fuera de combate a varios anticuados automóviles blindados, y capturó la pista de aterrizaje de La Senia.

Tras la conclusión de las hostilidades con los franceses, ambos batallones fueron enviados por mar a Túnez, y el 1/1.° jugó un papel preponderante en el intento por apoderarse de Túnez y Bizerta en un golpe de mano, estando agregado a la Fuerza «Blade» británica, en el flanco meridional del avance. Tras destruir un par de cañones autopropulsados italianos el 25 de noviembre, el batallón lanzó un insolente ataque contra una agrupación de combate alemana que intentaba penetrar por el paso de Chouigui. La punta de lanza enemiga consistía en una compañía Panzer equipada con seis PzKpfw IVF2 y varios PzKpfw III L/60, que infligieron un duro castigo al ataque por

el flanco realizado por una compañía de Stuart, destruyendo 6 de sus 12 carros de combate en otros tantos minutos. Sin embargo, este ataque era simplemente una maniobra de diversión de otro efectuado por una segunda compañía sobre la retaguardia alemana, el cual puso fuera de combate un PzKpfw III y todos los PzKpfw IV, continuando con una carnicería entre la infantería llevada en camiones. El 26 de noviembre, el 1/1.° coronó sus hazañas asaltando el aeródromo de Djedeida con los automóviles blindados de la Derbyshire Yeomanry, sorprendiendo a 37 bombarderos en picado Stuka rearmándose en el suelo.

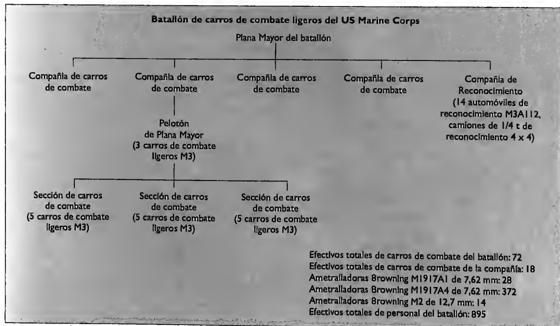
Por mucha alarma que causase a los alemanes esta incursión, por entonces éstos ya tenían suficientes tropas en Túnez para pasar a la ofensiva, y durante el resto de la encarnizada campaña los Stuart sufrieron fuertes pérdidas. Los batallones ligeros de la 1.ª División Acorazada, equipados con M3A1, fueron especialmente castigados, pero los M5 que servían en la 2.ª División Acorazada no participaron en igual grado.

SERVICIO EN EL PACÍFICO

Los primeros carros de combate norteamericanos que entraron en acción contra el Ejército Imperial japonés fueron los ligeros M3 del 192.° y 194.° Batallones de Carros de Combate, que habían sido enviados a Luzón, poco antes de la invasión de Filipinas, y constituyeron un Grupo Provisional de Carros de Combate bajo el mando del general de brigada James Weaver. Ninguno de los batallones estaba familiarizado con sus vehículos y ambos sufrían escasez de suministros vitales, como munición rompedora y radios, pero a pesar de ello dieron buena cuenta de sí mismos cuando llegó el momento.

El principal desembarco japonés tuvo lugar en el golfo de Lingayen y fue seguido por un avance sobre Manila, apoyado por sus carros de combate medios Tipo 89 y ligeros Tipo 95 del 4.° y posteriormente del 7.° Regimientos de Carros de Combate. Estos vehículos estaban mal proyectados, poco blindados y débilmente armados, y aunque sus tripulaciones podían mostrar un gran valor y ocasionalmente un raro destello de inspiración, sólo habían sido entrenadas en simples técnicas de apoyo a la infantería y no se sentían a gusto frente a las fuerzas acorazadas enemigas. Con todo, libraron varios enfrentamientos equilibrados con el 192.°, hasta que en la Nochevieja de 1941 una compañía de Stuart contraatacó en Baliuag y expulsó al 4.° Regimiento de Carros de Combate de la población, dejando a ocho de sus Tipo 95 en llamas.

Después de esto las fuerzas acorazadas japonesas evitaron en lo posible el contacto con el Grupo Pro-





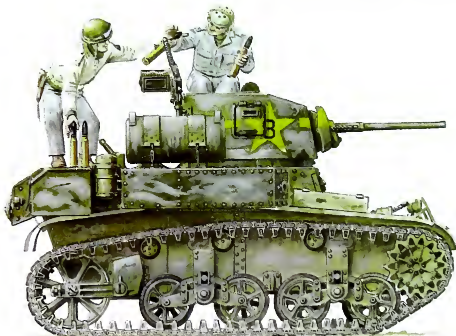
Un Stuart de la 4.ª Brigada Acorazada Ligera, que actuaba en el sector meridional del frente de El Alamein, fotografiado cerca del monte Himelmat. En ésta y en la anterior fotografía pueden verse los raíles para los toldos miméticos de falsos camiones empleados en aquel período, que posteriormente se utilizaron para estiba externa. En El Alamein los Stuart equipaban asimismo a la caballería divisionaria de la 2.ª División Neozelandesa y parte de la 9.ª División Australiana. (Foto: Imperial War Museum.)

visional de Carros de Combate, aunque los Stuart estuvieron constantemente comprometidos en duras acciones para cubrir la retirada de las tropas norteamericanas y filipinas en la península de Bataan. Con demasiada frecuencia sus tripulaciones rompieron el contacto y se encontraron con que nerviosos equipos de demolición habían volado los puentes detrás suyo, viéndose forzadas a abandonar sus vehículos para evitar la captura; casi un tercio de los 108 Stuart de Weaver cayeron en manos enemigas de esta manera y fueron puestos en servicio por los japoneses. Posteriormente el Grupo fue complementado con cazacarros M3, y disfrutó de su último éxito el 7 de abril de 1942, cuando el 194.º Batallón se llevó la mejor parte en un pequeño enfrentamiento con el 7.º Regimiento de Carros de Combate. En la rendición general de las fuerzas estadounidenses en Filipinas, los Stuart restantes fueron destruidos y sus tripulaciones se vieron obligadas a probar sus escasas posibilidades en la famosa «marcha de la muerte».

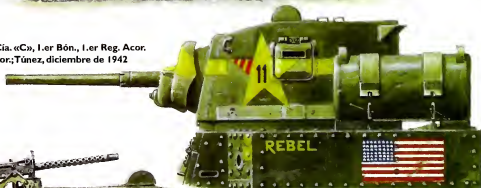
La contraofensiva norteamericana en el Pacífico no se hizo esperar. En la zona del Pacífico sur, la 1.ª División de Marines desembarcó en la isla de Guadalcanal, en las Salomón, el 7 de agosto de 1942 y estableció una cabeza de playa en la costa norte, entre el río Ilu y punta Lunga.[1] Los japoneses se empeñaron frenéticamente en eliminarla, y el 21 de agosto lanzaron un gran ataque cruzando una barra de arena en la desembocadura del río, contra fuego concentrado de ametralladora y mortero. Cientos fueron segados, y los supervivientes volvieron grupas y huyeron. Los marines contraatacaron inmediatamente, cruzando un batallón el río aguas arriba y atacando el flanco enemigo mientras una sección del 1.er Batallón de Carros de Combate de Marines, equipado con M2A4 y M3, atravesó la barra de arena hasta el corazón de la posición enemiga. El ataque acorazado, efectuado bajo fuego de cobertura de artillería y de armas automáticas, se abrió camino directamente a través de la carnicería del fallido asalto japonés hasta que, como señaló el comandante divisionario de los marines, «las partes posteriores de los carros de combate parecían máquinas de picar carne». Dos carros de combate quedaron inutilizados, pero los restantes siguieron avanzando para desmoralizar aún más al ya roto enemigo, que tuvo más de 800 muertos en este enfrentamiento, por 43 norteamericanos.

1 Algunos relatos norteamericanos se refieren al Ilu como río Tenaru, que está algo más al este; otros llaman al área de la barra de arena Alligator Creek.

1: M3A1, 1.er Reg. Acorazado, 1.ª Div. Acor. de EE UU; Túnez, diciembre de 1942



2: M3A1, Cía. «C», 1.er Bón., 1.er Reg. Acor. 1.ª Div. Acor.; Túnez, diciembre de 1942





3: M3A1, 3.er Bón. de Carros de Combate de Marines, 3.ª Div. de Marines de EE UU; isla de Bougainville, noviembre de 1943

1: M3, Esc. «B», 8.° de Reales Húsares Irlandeses del Rey; Egipto, diciembre de 1941



2: M3, Esc. «A», 3.er Reg. Real de Carros de Combate; Libia, 1942

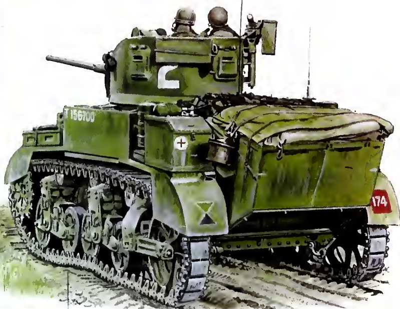


1: M3, 5.° Reg. Acor. canadiense, 5.ª Div. Acor. canadiense; GB, 1943

2: M3A1 (diesel) «Kuibishev», Ejército Rojo, 1943



1: M3A1, 144.° Reg. RAC, 33.ª Brig. Acor.; Francia, verano de 1944





2: M5A1 del 3.er Bón., Guardias Escoceses, 6.ª Brigada de Carros de Combate de la Guardia; noroeste de Europa, principios de 1945



1: M3A1 del Escuadrón «A», 7.º de Caballería Ligera india; Birmania, 1944-45.



2: M3A3, 1.ª Brigada de Carros de Combate Partisana yugoslava, 1944-45

1: M5A1, 1.ª Div. Acor. (1.ª DB) francesa; Italia, 1944-45
Derecha: Brigadier-Chef, 12.° de Chasseurs d'Afrique, 2.ª DB; París, agosto de 1944



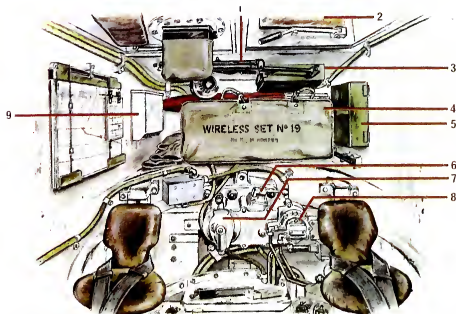




2: Obús autopropulsado M8, 1.° REC, 5.ª DB; Francia, 1944



Interior de la torre, mirando hacia delante (arriba) y hacia atrás (abajo), de un M3A3 Stuart V. Véanse los detalles en la página 33.



1: M3A3, 501.° RCC (agregado a la Plana Mayor div.), 2.ª DB; París, agosto de 1944



2: Puesto del conductor, mirando hacia delante y a la derecha, de un M3A3 Stuart V; véanse los detalles en la página de al lado

Lámina G (arriba): interior de la torre del M3A3 Stuart V, mirando hacia delante

1 Periscopio M4 (con telescopio M40)
2 Controles del estabilizador/retroceso
3 Brújula de casco
4 Ametralladora coaxial de 7,62 mm
5 Periscopio M6
6 Controles de radiotelegrafía e intercomunicador
7 Estuche de los binoculares
8 Cierre del cañón de 37 mm en soporte M23
9 Compartimento para 8 proyectiles de munición de 37 mm
10 Compartimento para 12 cartuchos de señales
11 Control del mecanismo de giro asistido del tirador
12 Disparadores del cañón
13 Estuche de la pistola de señales
14 Caja de munición de la ametralladora coaxial
15 Visor telescópico

Lámina G (abajo): torre del M3A3, mirando hacia atrás

1 Subfusil Sten de 9 mm (vehículos británicos)
2 Escotilla izquierda, abierta
3 Compartimento para herramientas, respetos de ametralladora, etc.
4 Equipo de radiotelegrafía
5 Compartimento para el periscopio de respeto
6 Palanca de embrague del mecanismo de giro de la torre
7 Manivela de giro manual de la torre
8 Mecanismo hidráulico de giro de la torre
9 Compartimento para 9 cargadores de subfusil Sten o Thompson

Lámina H (abajo): puesto del conductor del M3A3 Stuart V, mirando hacia la derecha y delante

1 Periscopios M6 con cubiertas de lona
2 Intercomunicador
3 Ventilador de extracción y cables
4 Compartimento del periscopio y soporte de respeto
5 Ametralladora Browning de 7,62 mm con caja de munición y bolsa para vainas vacías
6 Compartimento de respetos de radiotelegrafía
7 Botiquín de primeros auxilios
8 Espita de control de circulación del aceite en la caja de la transmisión
9. Palanca de cambio
10 Brújula
11 Acelerador de pie
12 Pedal de embrague
13 Botón de la sirena
14 Palancas de dirección de las orugas
15 Cuentarrevoluciones
16 Indicador de temperatura de aceite del motor
17 Indicador de presión de aceite del motor
18 Amperímetro
19 Velocímetro
20 Voltímetro
21 Llave de la magneto
22 Indicador de presión de aceite de la transmisión
23 Faros y luz de conducción a oscuras

La cabeza de playa norteamericana se amplió hasta contener no menos de cinco compañías de carros de combate ligeros para ser desplegadas alrededor de su perímetro, y gradualmente empezó a surgir la pauta de actuación. Pronto se vio que el soldado individual japonés no temía a los carros de combate, a los que intentaba abordar con artefactos explosivos siempre que se presentaba la oportunidad; para contrarrestar esto se recomendó que los carros de combate actuasen con una escolta cercana de infantería. Su utilización en las más abiertas plantaciones de cocoteros era preferible a la jungla, pero los carros de combate debían evitar el uso repetido de las mismas rutas, ya que los japoneses las minaban o colocaban piezas de artillería para cubrirlas, una lección que se aprendió a costa de varios vehículos. Era inevitable que gran parte de la lucha se produjese a quemarropa, contra sólidamente construidos refugios de troncos de palmera y tierra, y aquí la falta de potencia de fuego del Stuart y su limitada protección provocó la recomendación ulterior de que, en futuros desembarcos, el Cuerpo de Marines debía estar apoyado por carros de combate medios, siempre que fuese posible. Esta restricción venía impuesta por la extremadamente difícil naturaleza del terreno, que los carros de combate ligeros podían superar, pero que era inadecuada para los vehículos más pesados.[1] Quizá valga la pena mencionar asimismo que, mientras la explosión del proyectil rompedor de 37 mm apenas tenía ningún efecto, el proyectil perforante de alta velocidad podía utilizarse para hacer astillas los troncos y derribar el techo, y el proyectil de metralla era extremadamente útil para barrer las copas de los árboles circundantes de francotiradores y para romper ataques en masa de infantería.

Estas lecciones estaban siendo aprendidas también en la zona de MacArthur del Pacífico suroeste, donde las tropas australianas y norteamericanas estaban trabadas en lucha con los japoneses en el norte de Nueva Guinea. En diciembre de 1942 el avance enemigo sobre Port Moresby había sido derrotado, y lo que quedaba de la fuerza japonesa estaba firmemente atrincherada a lo largo de la costa entre cabo Endaiadere y Buna, resistiendo tan efi-

1 Cuando la 3.ª División de Marines desembarcó en Bougainville al año siguiente, su 3.er Batallón de Carros de Combate estaba equipado con una compañía de carros medios y dos de ligeros. Sólo los Stuart fueron activamente empleados, sin que haya ningún registro de que los Sherman salieran de sus barcos. (Véase lámina A.)



Exe, el Stuart del oficial de transmisiones regimental del 5.° RTR, 4.ª Brigada Acorazada Ligera. El nombre y el rombo de Plana Mayor están pintados en azul violáceo oscuro sobre amarillo arena liso. (Foto: Imperial War Museum.)

cazmente los ataques de infantería, sin ningún apoyo, que los carros de combate se convirtieron en una necesidad absoluta para romper las impenetrables defensas de campaña.

El terreno era mucho peor que en las Salomón, y era de hecho tan malo, que el cronista oficial australiano comentó que los carristas se enfrentaban «a una perspectiva sólo justificada por una necesidad desesperada». Detrás de la playa había un cinturón pantanoso, atravesado por arroyos de marea y flanqueado por la jungla; las plantaciones y dos pistas de aterrizaje abandonadas proporcionaban un terreno más firme, pero estaban salpicados de traicioneros hoyos cenagosos, y la visibilidad quedaba reducida por la alta hierba kunai, que también ocultaba los tocones de los árboles talados por los japoneses para construir sus refugios, y en los que un vehículo podía quedarse atascado tan efectivamente como en una trampa para carros de combate construida a propósito. En tales circunstancias, un detallado reconocimiento de la ruta era obligatorio antes de cada operación, pero incluso así no se conseguía evitar problemas a los carros de combate cuando los conductores quedaban cegados por la vegetación y los jefes de carro se veían obligados a ir con el vehículo cerrado a causa del fuego enemigo.

Los carros de combate empleados eran M3 Stuart tripulados por el 2/6.° Regimiento Acorazado australiano, que habían sido entrenados para el desierto norteafricano y se encontraron de pronto en un medio totalmente desconocido. Siete carros de combate participaron en un ataque en cabo Endaiadere, el 18 de diciembre, y se abrieron lentamente camino en la posición japonesa, acallando el fuego de los refugios y pozos de armas automáticas. El enemigo respondió inundando varios vehículos con una oleada de infantería, que disparaba contra las mirillas e incendió un Stuart colocando una mina magnética en su blindaje. Un segundo carro de combate fue incendiado tras quedar atascado en un tocón de árbol, pero la infantería australiana barrió a los incursores lejos de los restantes Stuart con su fuego, y el avance continuó hasta que el terreno firme dio paso a la ciénaga.

Este tipo de lucha prosiguió hasta que las últimas posiciones japonesas fueron asaltadas a mediados de enero. Los Stuart habían solucionado el problema táctico, pero ellos y sus tripulaciones habían sufrido fuertes pérdidas por el fuego a quemarropa de cañones contracarro de 37 mm y antiaéreos de 76,2 mm totalmente ocultos. Se sacó la inevitable conclusión de que los carros de combate ligeros no eran adecuados para enfrentamientos tan cercanos, aunque se reconoció francamente que el Stuart era el único carro de combate del inventario australiano que podía actuar en tales condiciones.

El 30 de noviembre de 1943, la 2.ª División de Marines de EE UU lanzó un desembarco de asalto en la minúscula isla de 1,2 km^2 de Betio, en el atolón de Tarawa. En 76 horas de la lucha más concentrada y brutal de la Segunda Guerra Mundial, la guarnición japonesa de 4.700 hombres fue prácticamente exterminada, al precio de 985 marines muertos y 2.193 heridos. El apoyo acorazado de la operación lo proporcionó el Batallón de Carros de Combate del 1.er Cuerpo de Ejército Anfibio de Marines, equipado con dos compañías de M3A1 Stuart y una de Sherman.

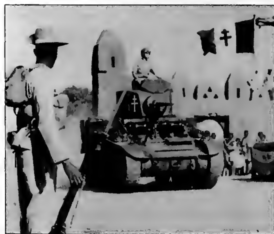
«Hubo dos accidentes del terreno que causaron grandes dificultades a la infantería, y resultaron igualmente un impedimento para llevar los carros de combate a la acción. El arrecife, que se extendía aproximadamente paralelo a la costa a lo largo de las playas de desembarco, impedía que las LCT llegasen a la misma playa. Las tripulaciones tenían

que desembarcar en el arrecife, vadear hasta tierra por la parcialmente sumergida plataforma coralina y tomar un camino que pudiese ser seguido por los carros de combate. Durante esta fase de la operación se perdió un carro de combate al caer en un hoyo del coral.

»A lo largo de toda la playa se había construido un dique marítimo de más de un metro de alto, sólidamente hecho de troncos de cocotero. La distancia entre este muro y el borde del agua era sólo de unos pocos metros y la infantería quedó, durante un tiempo, inmovilizada en esta estrecha faja por el fuego de emplazamientos enemigos del interior. En todo momento la playa estuvo congestionada.»[1]

Mientras la playa se cubría de heridos, los carros de combate se veían obligados a vagar por los bajíos en busca de una vía hacia el interior, y varios más se perdieron en cráteres de proyectiles sumergidos. Finalmente, siete se abrieron camino a través de una brecha que había sido abierta en el dique marítimo y empezaron a ocuparse de los puestos fortificados enemigos, siendo su fuego complementado por el de dos cazacarros M3 de 75 mm.

1 *Armored Cavalry Journal*, sep.-oct. de 1946.



M3 de los Franceses Libres desfilando frente a comandantes aliados en Kano, Nigeria. No se ha podido identificar la unidad; el carro de combate es de color verde olivo apagado liso con una Cruz de Lorena blanca en cada lado de la torre, el nombre *Poitou* figura en mayúsculas blancas en lo alto y el centro del costado del casco, y hay un gran corazón rojo sobre un cuadrado blanco pintado en casi toda la profundidad del casco, centrado en altura, delante del silenciador. (Foto: Imperial War Museum.)

Esta combinación de fuego directo y el valor suicida de los marines empleando cargas explosivas contra las troneras de los refugios quebraron la defensa. (Luego de las operaciones de Tarawa se recomendó que un carro de combate ligero por sección debía ser equipado como lanzallamas. El USMC utilizó Stuart lanzallamas en las siguientes operaciones en las Marianas, en Saipan, Tinian y Guam.)

El M5A1 Stuart hizo su estreno en el Pacífico en el curso del asalto de la 4.ª División de Marines sobre el atolón de Kwajalein en enero-febrero de 1944, y el 18 de febrero carros de combate de la misma unidad desembarcaron en apoyo del 22.º Regimiento de Marines en su conquista de Eniwetok:

«Allí los carros de combate eran indispensables. Era lo único que podía subir hasta los refugios de troncos, ocultos en el follaje, y aplastarlos rápidamente. Pero en la isla de Eniwetok su peligrosidad era mayor que antes. En el extremo meridional de la isla los japoneses tenían cañones de 77 mm, instalados originalmente como piezas de defensa costera, pero girados para contender con los carros de combate que avanzaban, y uno de ellos logró un impacto directo, matando a la tripulación y dejando al carro de combate inutilizado.

»La noche no trajo respiro a los carristas. Siguieron una y otra vez insistiendo implacablemente en el proceso de empujar a los japoneses hacia ambos extremos de la isla. Se podían ver sus cañones escupiendo llamaradas mientras batían los fortines y acallaban los nidos de ametralladoras. Por la noche, destructores moviéndose a lo largo de la costa los iluminaban con los deslumbrantes haces de los proyectores. Las voluminosas moles de los carros de combate pasaban con estruendo dirigiéndose hacia el enemigo.

»Es increíble lo que el ser humano puede soportar en la batalla. Los tripulantes de aquellos carros de combate llevaban cuatro noches sin dormir. Estaban sucios, cansados, aturdidos y acalorados. La cabeza les retumbaba con los disparos constantes de los cañones y ametralladoras de los carros de combate. No habían comido nada más que una pequeña ración K y habían estado bebiendo agua caliente. Los propios carros de combate estaban a punto de averiarse. No había tiempo para mantenimiento o reparaciones; sólo se paraban para repostar. Luego volvían pesadamente hacia las posiciones japonesas para reanudar su mortífero fuego.



M5A1 del 1.er Escadron, 1.er Régiment de Marche de Spahis Marocains, 2.ª Division Blindée, desfilando triunfalmente por los Campos Elíseos el 26 de agosto de 1944. Debajo del disco de paso de puentes del glacis está la bandera tricolor francesa bordeada de amarillo, y el número «420463» en blanco. El código regimental «R» en amarillo, entre dos barras del mismo color, está sobre un cuadrado azul oscuro. El símbolo divisionario está pintado en el lado derecho del casco. Los spahis llevan gorras escarlata y monos norteamericanos. (Foto: Daniel Ambrogi.)

»La batalla por la isla de Eniwetok duró tres días. Hombres que habían combatido en Guadalcanal dijeron que el terreno y el enemigo eran peores aquí. De no haber sido por el pequeño grupo de carros de combate, la batalla podría haber durado semanas. Rompieron las líneas japonesas en la jungla y, casi literalmente, abrieron sendas para las tropas a pie que les seguían.»[1]

Los Stuart también combatieron, entre otras ocasiones, en apoyo de la 1.ª División de Caballería de EE UU desmontada durante la campaña de 25 días para apoderarse de las islas Almirante; el siguiente extracto de un informe después de la acción ilustra el grado de cooperación infantería-carros de combate, que se había convertido ya en un ejercicio instintivo en el primer trimestre de 1944.

«D + 6. Llegaron tres carros de combate ligeros. Entraron en acción inmediatamente con el 12.° de Caballería para limpiar la plantación Salami en la isla de Los Negros. El primer contacto que hicieron con el enemigo fue en la vecindad de algunos edificios cerca de la playa, en la costa oeste. Había varios fortines en la zona. Se dispararon proyectiles de metralla contra los edificios a alcances de hasta 45 m; para las troneras de los fortines se emplearon proyectiles rompedores. Debido a su mimetización, era necesario acercarse a menos de 30 m de los refugios. Si la tronera no era visible para el tirador del carro de combate, pero sí para las tropas a pie cercanas, éstas indicaban su situación con trazadoras. Se empleó fuego de ametralladora, pero no tanto como en acciones posteriores. Este enfrentamiento duró sólo alrededor de una hora.»[2]

Birmania

El mismo día en que Rommel abandonó finalmente el sitio de Tobruk los japoneses atacaron Pearl Harbor, iniciando de este modo una serie continuada de victorias en Extremo Oriente. En Malaca utilizaron con éxito sus carros de combate en circunstancias que el Estado Mayor General Imperial británico había juzgado imposibles, y para contrarrestar esta amenaza, la 7.ª Brigada Acorazada, ahora consistente en el 7.° de Húsares y el 2.° RTR, fue apresuradamente reequipada con Stuart y despachada desde Egipto.

Al recibirse la noticia de la caída de Singapur, la brigada fue desviada a Rangún, ya que los japoneses también habían invadido Birmania el 15 de enero de 1942. La línea de defensa improvisada a lo largo del río Sittang era difícil que resistiese, e inmediatamente después de desembarcar se ordenó al 2.° RTR que ocupase una posición de bloqueo en el área de Payagyi-Waw. Allí el regimiento estuvo ocupado varios días en actividad de patrullas hasta que, en la brumosa luz del alba del 4 de marzo, fue atacado por una gran fuerza equipada con cargas explosivas con pértiga. El momento escogido por los japoneses fue desafortunado, porque casualmente el 7.° de Húsares estaba trasladándose para relevar al 2.° RTR, por lo que los soldados de infantería se encontraron frente a dos regimientos de Stuart. Las ametralladoras de los Stuart hicieron una carnicería considerable, y el relevo continuó sin interrupciones.

Detenidos bruscamente en uno de sus ejes de avance principales, los japoneses trajeron al día siguiente sus propios carros de combate. Sus tripulaciones

1 *Marine Corps Gazette*, agosto de 1944.

2 Informe n.° 62, Junta de Fuerzas de Tierra del Ejército, Área del Pacífico Sudoeste, 27 de abril de 1944.

no mostraron el más mínimo sentido táctico, y fueron puestos fuera de combate antes de darse cuenta de lo que pasaba. Los húsares resistieron otros intentos para desalojarlos y no habrían tenido problemas en permanecer en la posición, si los acontecimientos de otros lugares no hubieran dictado su retirada a través de Pegu para reunirse con su brigada en Hlegu. Pegu estaba en manos del enemigo y los Stuart se vieron obligados a abrirse camino; en un incidente, un oficial japonés saltó de su caballo a un carro de combate, con la intención de matar al jefe de carro con su sable, pero fue apeado por éste con un martillazo en la cabeza que hizo su efecto.

Por entonces ya estaba claro que no se podía conservar Rangún, y se decidió que el ejército se retirase al norte, hacia la India. La maniobra fue casi detenida por un bloqueo de carretera establecido en Taukkyon el 7 de marzo, pero éste fue levantado durante la noche en completa ignorancia de que el comandante del Ejército, general H.R.L.G. Alexander, y la mayoría de tropas británicas en Birmania estaban copadas al sur.

A partir de ahí, los dos regimientos de Stuart se alternaron en la retaguardia durante la larga retirada. El 7.º de Húsares intervino en un poco acertado contraataque al sur de Prome, no percatándose de que el enemigo había utilizado su legendaria movilidad en la jungla para establecer otros bloqueos de carretera a su espalda. Diez carros de combate tuvieron que ser abandonados mientras el regimiento se abría camino luchando a través del terreno, los cuales fueron posteriormente recuperados y utilizados por los japoneses.

El 16 de abril, la retaguardia fue de nuevo rebasada en Yenangyaung. La columna en retirada fue fragmentada en varios trozos y el 2.º RTR se encontró librando una batalla del mismo tipo que la disputada en Sidi Rezegh. El socorro apareció en forma de la 38.ª División china, y la situación quedó restablecida tras varios días de duros combates; ésta fue, de hecho, la única ocasión de la historia en que tropas acorazadas británicas combatieron bajo el mando directo de un comandante chino.

Cerca de Meitkila, el 25 de abril, un grupo de húsares de patrulla se topó de frente con un convoy japonés de infantería motorizada, recorriendo por dos veces toda la columna y haciendo una carnicería entre los aterrorizados soldados que se escabu-

Unos M3 del 70.º Bón. de Carros de Combate estadounidense entrenándose en Islandia, en abril de 1942; esta unidad combatió más tarde en el norte de África y Normandía. (Foto: US Army.)





Un M3A1 del 1.er Reg. Acorazado, 1.ª Div. Acorazada de EE UU, fotografiado en diciembre de 1942 en Túnez, en compañía de un Lee y de un semioruga; todos ellos están profusamente untados con lodo pálido como mimetizado. (Foto: RAC Tank Museum.)

llían de sus vehículos en llamas. Dos días después, el 2.º RTR libró una acción de un día de duración en Wundwin contra infantería y fuerzas acorazadas enemigas. El 29, el Escuadrón «B» de los húsares desbarató un ataque de infantería en Kyaukse con el fuego concentrado de sus ametralladoras, y a continuación apoyó un contraataque de los gurkhas de la 48.ª Brigada; murió un gurkha, pero se contaron 300 cuerpos de japoneses en la colina en que había tenido lugar la acción.

En otras campañas, la habilidad del enemigo en aislar y arrollar fragmentos de los ejércitos aliados había funcionado bien, pero en Birmania la mayor parte de estos intentos fueron frustrados por los omnipresentes Stuart. En una ocasión, empleando algunos de los carros de combate perdidos por los húsares en Prome, se hizo un intento de infiltración en la retaguardia mientras ésta se trasladaba en la oscuridad, pero fue rápidamente detectado por el 2.º RTR y sumariamente liquidado. En otro incidente, varios vehículos de los húsares fueron atacados a quemarropa con granadas de vidrio que contenían cianuro de hidrógeno líquido; éste tuvo pocos efectos, pero constituye el primer ejemplo registrado de VAC atacados con medios puramente químicos.

La noche del 29 de abril la retaguardia cruzó el Irrawaddy por el gran puente de Ava, que fue volado detrás suyo. La sensación de seguridad, sin embargo, fue efímera e ilusoria, puesto que los japoneses ya estaban remontando el Chindwin y se habían situado en el flanco del ejército, en Monywa. El 7.º de Húsares fue inmediatamente enviado a la zona, en un viaje que suponía una marcha por carretera de 225 km, y lograron sacar a una brigada de infantería que había quedado atrapada. El 2.º RTR asumió entonces la retaguardia, cubriendo la retirada del ejército por Yeu hasta Kalewa, donde cruzaría el Chindwin y entraría en la India.

Para completar la evacuación se utilizaron transbordadores civiles. En este punto el Chindwin sólo tenía 370 m de ancho, pero el único acceso en la orilla india estaba 6 km río arriba. El 7.º de Húsares puso uno de sus carros de combate en una balsa que fue remolcada al otro lado por un transbordador, pero la travesía duró tanto tiempo que la tripulación de la embarcación amenazó con declararse en huelga si se le pedía repetir la operación. Como consecuencia de ello la 7.ª Brigada Acorazada se vio obligada a destruir sus carros de combate para impedir que los utilizase el enemigo, lo cual se hizo tan concienzudamente que cuando los británicos regresaron al lugar más de dos años después, ningún vehículo había sido movido. El Escuadrón «C» del 7.º de Húsares libró una última acción el 10 de mayo para evitar que los japoneses se acercasen al área de evacuación, y luego sus carros de combate fueron igualmente reducidos a chatarra por sus propias tripulaciones.

No hay ninguna duda de que, de no ser por la 7.ª Brigada Acorazada, muy pocas tropas británicas e indias en Birmania habrían llegado a la India. Por su parte, veteranos de ambos regimientos están de acuerdo en que no podrían haber realizado su difícil tarea en un carro de combate distinto del

Stuart; la «gran retirada», en la que la mayoría de vehículos recorrieron 1.600 km sobre sus orugas, sigue siendo la proeza más impresionante de esa clase.[1]

El único carro de combate que llegó a la India fue posteriormente entregado al 7.º de Caballería Ligera, que eliminó su torre y cerró la cámara de combate con un marco de red antigranadas. En esta forma sirvió durante toda la guerra de Birmania como vehículo de mando, siendo bautizado *The Curse of Scotland* por el oficial comandante, tte. col. Jack Barlow, para irritación sin duda de los partidarios sentimentales de la causa perdida de los jacobitas.[2]

El 7.º de Caballería Ligera era un regimiento regular indio, cuyas clases de tropa habían sido reclutadas entre las tradicionales razas marciales del subcontinente. Les gustaba luchar, eran buenos haciéndolo y tenían condiciones naturales de Caballería. Independientemente de su raza, la comunicación con sus oficiales británicos era en urdu, la lengua usual del Ejército indio.

Cuando, a principios de 1944, los japoneses rodearon al IV Cuerpo de Ejército británico en Imphal, el regimiento formaba parte de la 254.ª Brigada de Carros de Combate india, y a lo largo de todo el asedio combatió en numerosos enfrentamientos alrededor del perímetro, en los que ninguno de los dos bandos pidió ni esperó cuartel.[3] Entre ellos, uno de los más vívidos fue el librado por el Escuadrón «A» el 22 de marzo.

«A las 6:00 horas, el 2.º Grupo junto con el carro de combate restante del 1.er Grupo atacaron la posi-

1 Para un relato completo de la participación de la brigada en la retirada, y de otras batallas de carros de combate en Birmania, véase la obra del mismo autor, Tank Tracks to Rangoon, publicada por Robert Hale.

2 Partidarios de Jacobo II de Inglaterra tras ser éste derrocado. (N. del T.)

3 Las otras unidades de la 254.ª Brigada eran el 3.º de Carabineros y el Escuadrón «YL» del 150.º Regimiento del RAC.

Este M5A1 dañado de la 14.ª Div. Acorazada de EE UU fue fotografiado en Lorena, el 10 de enero de 1945. Una bomba alemana alcanzó un cajón de minas situado cerca del carro de combate, y la explosión arrancó la rueda motriz y el semieje de uno de los lados. (Foto: US Army.)

ción enemiga, llamada ahora «Fir Tree Hill», en colaboración con el 10.º de Fusileros Gurkhas. El ataque fue un éxito total. La posición fue invadida y resultaron muertos muchos japoneses. En las primeras fases de la acción, el carro de combate del Jemadar Ram Gopal fue penetrado por un certero disparo de un 75 mm japonés y el tirador muerto. No obstante, el carro de combate luchó como pudo y no se le ordenó retirarse hasta que el éxito estuvo asegurado.

»El capitán Cole tuvo también una pequeña dificultad. Estando en lo alto de un refugio, una granada de mortero de 101,6 mm alcanzó la plancha de su motor, haciendo un gran agujero en la misma e incendiando el carro de combate. Por medio del extintor principal apagó el fuego y continuó combatiendo. Más tarde un japonés se arrastró por detrás del carro y lanzó una bomba incendiaria que causó un nuevo incendio; fue muerto por el capitán Cole, que le disparó con su pistola por el portillo. Sin otros medios con los que apagar el fuego, ordenó a la tripulación que abandonase el vehículo, dándoles al mismo tiempo fuego de cobertura a todos con la Browning coaxial hasta que estuvieron a salvo, momento en que también él saltó.

»El Risaldar Bharat Singh tuvo una gran actuación, asumiendo el mando del grupo durante la acción y en general matando a todo japonés que se cruzó en su camino. Era bastante fácil saber por dónde había pasado su carro de combate, ya que su estela estaba tachonada, a intervalos cortos, de montones de vainas vacías de 37 mm. Se le consideraba el cargador más rápido del escuadrón. (Bharat Singh mandaba el carro de combate del 1.er Grupo y para él la batalla fue motivo de venganza; unos días antes el grupo había perdido dos de sus carros de combate y los japoneses habían asesinado a sus tripulantes, escapando sólo un hombre para contar la historia.)

»Todo el enfrentamiento fue una visión grandiosa, demostrándose la utilidad del entrenamiento previo realizado con la infantería. Causaba una gran satisfacción permanecer literalmente a 3 m de la tronera de un refugio y arrojar a la misma cualquier proyectil a mano; así como pasar una y otra vez sobre el refugio hasta que se derrumbaba.»

Unas semanas más tarde el Escuadrón «B» del regimiento fue destacado para un ataque espectacular contra un accidente llamado «The Beacon» («el faro»). Había que trepar 520 m por una ladera extremadamente abrupta, y durante gran parte del camino los Stuart fueron remolcados por un tractor D8 conducido por el soldado de caballería Thomson, del Escuadrón de Entrega Avanzada de la brigada, el cual continuó efectuando su lenta y metódica labor con total indiferencia del fuego que le dirigían desde la cumbre. Al final cuatro carros de combate alcanzaron la cima, los cuales se ocuparon de despejarla en una lucha llevada a cabo en medio de la lluvia y niebla de montaña que reducía la visibilidad a 5 m. Un carro de combate se quedó atascado y otro perdió una oruga por una mina, y dado que no se podían desviar recursos para su recuperación, fueron abandonados tras la acción; siendo Manipur una de las áreas más remotas del mundo, es más que probable que todavía estén allí, sin su armamento.



Casi enteramente cubierto por tropas de infantería, un Stuart avanza en Alemania. (Foto: USAMHI.)

El 22 de junio el Escuadrón «C», tras haber pasado varios días abriéndose camino a través del borde septentrional de las líneas japonesas, efectuó una ruptura y se precipitó por la carretera de Kohima para encontrarse con los Lee del 149.º Regimiento del RAC que venían del sur; el XXXIII Cuerpo de Ejército británico había conseguido por fin levantar el asedio. Diezmados por las bajas de la batalla, las enfermedades y la falta de víveres, los japoneses efectuaron una retirada ma-

siva hasta el Chindwin, dejando tras ellos 55.000 muertos.

Un segundo regimiento de Stuart, el recién formado 45.° de Caballería, había protegido las líneas de comunicación del XXXIII Cuerpo de Ejército durante la batalla para penetrar las defensas japonesas en Kohima, mientras en el frente del norte de Birmania la ofensiva de Stilwell descendiendo por los valles del Hukaung y del Mogaung la encabezaba un batallón de M3A3 llamado 1.ª Unidad Provisional de Carros de Combate china.

El 7.° de Caballería Ligera participó en la persecución al otro lado del Chindwin con el XXXIII Cuerpo de Ejército, y seguidamente combatió en las encarnizadas batallas que tuvieron lugar en torno a las cabezas de puente en el Irrawaddy. En Talingon, la obediencia ciega del enemigo a sus órdenes fue plenamente explotada con una serie de ataques de infantería-carros de combate, que se prolongaron 10 días. Cada día la guarnición era exterminada en sus refugios y entonces se abandonaba el pueblo; cada noche los japoneses ponían amablemente una nueva guarnición en sus posiciones, cuya situación los carristas conocían de memoria.

«El 26 de febrero de 1945 el número de japoneses muertos sobrepasaba los 500; se capturaron 16 sables de oficial, dos cañones de 75 mm y una docena de ametralladoras, y entre los muertos se encontraban dos comandantes de batallón japoneses. Un japonés prisionero declaró más tarde que era el único superviviente, y que aquello había sido un infierno.

»Talingon había roto la resistencia japonesa, y en Ywabo Norte, tras una terrorífica barrera de artillería, huyeron cuando atacamos. Pero no huyeron con suficiente rapidez para el 3.er Grupo que, acompañado por una sección de pathanes, los persiguió y atrapó justo antes de que llegasen a su siguiente posición. Fueron forzados a salir de la maleza y los árboles y más de 30 encontraron la muerte cuando corrían precipitadamente para ponerse a salvo. Huyeron de nuevo un par de días más tarde cuando atacamos Ywabo Sur, donde nuestra única baja fue una oruga rota. Desde Ywabo Sur presionamos a través de las áridas colinas hasta Magyi y

En esta imagen preparada del avance final en tierras del Reich se ven un M5A1 con gran cantidad de pertrechos, una sección de Sherman y un automóvil blindado M8. (Foto: USAMHI.)



Kanna. Allí, mientras Harpy penetraba en el pueblo, el 3.er Grupo fue enviado a jugar al escondite entre las palmeras con un par de cañones de 75 mm. El carro de combate del Jemadar Man Singh fue alcanzado dos veces y él ganó una Cruz Militar por haber dirigido el fuego hacia la posición del cañón a pesar de estar dolorosamente herido en el pecho. Fue evacuado por un intrépido hombre del Servicio de Campaña norteamericano, una fuerza por la que sentíamos un gran respeto.»

Desangrado por las batallas del Irrawaddy, el ejército japonés se desintegró como consecuencia del golpe maestro de Slim, en Meitkila, con el IV Cuerpo de Ejército. En la carrera hacia Rangún que concluyó la campaña, los Escuadrones «A» y «B» constituyeron la vanguardia del eje del IV Cuerpo de Ejército a través de Toungoo, Payagyi y Pegu, cooperando con los automóviles blindados Humber del 16.º de Caballería Ligera, mientras el Escuadrón «C» y los Daimler del 11.º de Caballería encabezaban el avance del XXXIII Cuerpo de Ejército por la orilla izquierda del Irrawaddy.

En Birmania, como en otras partes de Extremo Oriente, la necesidad de que los carros de combate tuvieran una escolta cercana de infantería en las luchas en la jungla o en las poblaciones fue rápidamente reconocida, entrenándose para esta tarea a varios batallones de Granaderos de Bombay. Los granaderos se granjearon la admiración de todos los que tuvieron contacto con ellos, pero aún así las escuadras suicidas japonesas conseguían en ocasiones penetrar, e incluso colocar artefactos explosivos sobre las cubiertas del motor; para contrarrestar esto se instaló una robusta rejilla de alambre, cuyo objetivo era dispersar los peores efectos de la explosión por encima de la plancha de blindaje.

Imagen doméstica de una tripulación de marines trabajando en los semiejes y suspensión de su M3 «en algún lugar del Pacífico sur» a principios de 1943. El USMC empleaba su propio sistema de distintivos, pero todavía puede verse en el saliente lateral el número de serie original «W-304169» del US Army en azul grisáceo. (Foto: USMC.)



LÁMINAS EN COLOR

M5A1 del 754.° Bón. de Carros de Combate del US Army apoyando al 129.° de Infantería en Bougainville, islas Salomón, marzo de 1944. A la izquierda se ve la parte superior de uno de los formidables refugios japoneses hechos con troncos de palmera. (Foto: US Army.)

A1: M3A1, 1.er Bón., 1.er Regimiento Acorazado, 1.ª División Acorazada de EE UU; Túnez, diciembre de 1942.

El carro de combate está pintado de verde olivo apagado, mimetizado sobre el terreno con una abundante aplicación de lodo de arcilla, una práctica corriente en la 1.ª División Acorazada; algunos Stuart, Lee y semiorugas estaban casi cubiertos con él, mientras otros tenían pautas geométricas cuidadosamente aplicadas. En esta campaña se utilizaron como insignia nacional la estrella y la banda de la torre, en este caso amarillas; más avanzada la campaña se pintaron a veces de azul pálido para engañar al tipo de película empleado por los aviones alemanes de reconocimiento fotográfico. El número individual del carro de combate estaba marcado en negro sobre la estrella. El vehículo tiene un casco de soldadura y está provisto de tanques desechables; se observará que las aberturas de las ametralladoras de los salientes laterales han sido anuladas.

A2: M3A1, Compañía «C», 1.°/1.er Regimiento Acorazado, 1.ª División Acorazada de EE UU; Túnez, diciembre de 1942.

Este vehículo fue puesto fuera de combate durante las luchas de diciembre. La estrella lleva el número del vehículo con tres barras rojas que indican su pertenencia a la 3.ª Sección. Cerca del soporte de la ametralladora del saliente lateral izquierdo está el símbolo de la Compañía «C», una barra con un disco encima de su extremo derecho. La Compañía de Plana Mayor del 1.°/1.er tenía el disco al mismo nivel que la barra, en su extremo izquierdo; la Compañía «A» tenía el disco encima del extremo izquierdo, mientras la Compañía «B» lo llevaba en el centro de la barra. «Rebel» es el nombre que ha elegido la tripulación, pero ha sido pintado en el entonces ortodoxo amarillo. La bandera nacional norteamericana la llevaban en los lados del casco la mayoría de VAC estadounidenses durante los desembarcos de «Torch», pero pronto fue untado con lodo tras las primeras experiencias de combate y ulteriormente desapareció.

A3: M3A1, 3.er Bón. de Carros de Combate de Marines, 3.ª División de Marines de EE UU; isla de Bougainville, noviembre de 1943.

La evidencia fotográfica confirma que éstos eran los únicos distintivos llevados por este vehículo que, como se puede ver, tiene un casco de soldadura. La insignia de la torre, con distintivos de compañía y sección, era peculiar de los batallones de carros de combate del USMC.

B1: M3, Esc. «B», 8.° de Húsares (Reales Irlandeses del Rey), 7.ª División Acorazada británica; Egipto, finales del verano de 1941.

El mimetizado de color arena, gris piedra y verde oscuro, aplicado diagonalmente en grandes áreas de bor-



El cinturón adicional de blindaje, que el Real Cuerpo Acorazado australiano soldaba normalmente alrededor del anillo de la torre de sus carros de combate para evitar que se obstruyera debido a fragmentos de proyectil y fuego de armas portátiles, puede verse en estos Stuart de los Esc. «B» y «C», 2/6.° Reg. Acorazado, que combatieron en Nueva Guinea desde diciembre de 1942 hasta enero de 1943. El 2/6.° se formó a partir del 6.° de Caballería Ligera, y lo que parece el emblema de éste último se vislumbra en el guardabarros delantero izquierdo. (Foto: US Army.)

des rectos, es característico del período. El distintivo de identificación blanco-rojo-blanco, introducido durante la Primera Guerra Mundial, fue empleado también por los carros de combate británicos durante los primeros años de la Segunda, aquí pintado en el lado de la torre, en el centro de la plancha frontal y en los lados de los guardabarros, muy hacia delante. El símbolo divisionario (dibujo auxiliar) puede verse en el borde del guardabarros izquierdo; en la fotografía en la que se basa nuestra ilustración no hay pruebas del número táctico del regimiento. El cuadrado del Escuadrón «B», en amarillo, está pintado encima del distintivo de identificación de la torre; como regimiento más antiguo de su brigada, el 8.° tenía derecho a marcar todos sus vehículos en rojo, pero obviamente prefería la alternativa interna de marcar el Esc. «A» en rojo, el «B» en amarillo y el «C» en azul. El regimiento tenía una fuerte tradición cazadora y el nombre, BELLMAN, recuerda un famoso sabueso para zorros. El número «T.28037» del Departamento de Guerra figura en un panel del color verde olivo apagado original en los lados del casco. El jefe de carro lleva el obsoleto casco de carrista norteamericano de cuero rojizo, distribuido con los carros de combate y ampliamente usado por esta unidad durante un tiempo. El oficial de la izquierda se ha obtenido de otra fotografía, y aparece en una reunión para órdenes a primera hora de una gélida mañana; lleva el gorro cuartelero verde y dorado exclusivo de los oficiales del 8.° de Húsares, un *poshteen*, o abrigo afgano, y sobre el mismo, una trinchera de cuero reglamentaria, junto con los pantalones de pana de rigor y las botas *chukkah* con suela de crepé tan populares entre los veteranos del desierto.

B2: M3, 3.er Grupo, Escuadrón «A», 3.er Regimiento Real de Carros de Combate; Cirenaica, enero de 1942.

Se trata de una aplicación poco habitual del mismo esquema mimético básico. El gris piedra sigue estando pintado en grandes áreas diagonales rectas, pero el verde ha sido añadido sobre el gris piedra y el color arena básico en amplias manchas aleatorias. El número táctico

del regimiento, «86» en esta época, está marcado en el guardabarros izquierdo, con el símbolo divisionario en el derecho. El triángulo del Escuadrón «A» y el número del grupo de la torre están pintados en amarillo, confirmando que el 3.° RTR, como segundo regimiento en antigüedad de su brigada, seguía el sistema oficial de distintivos internos. El nombre del vehículo, COLUMBIA IV, y el número del Departamento de Guerra, «T.37764», son negros. Otros puntos de interés son los faros protegidos por cascos viejos, la funda de lona del cañón remetida por detrás del mantelete en un intento de evitar la entrada de la omnipresente arena y el sistema de sujetar la antena.

C1: M3, Escuadrón «C», 5.° Regimiento Acorazado canadiense (8.° de Húsares de New Brunswick de la Princesa Louise), 5.ª División Acorazada canadiense; Reino Unido, 1943.

El número táctico del regimiento, «62», está pintado en blanco sobre un cuadrado verde, indicando que pertenece a la brigada acorazada de menor antigüedad de una división de dos brigadas. El símbolo divisionario (dibujo auxiliar) está pintado en el guardabarros izquierdo; otros distintivos son la insignia del escuadrón y la clasificación de paso de puentes. Se han soldado a la torre un par de lanzafumígenos británicos.

C2: M3A1 (diesel), Ejército Rojo, 1943.

El nombre «Kuibishev» está pintado en caracteres cirílicos blancos sobre el esquema original de color verde olivo apagado, con «U.S.A.» y «W-307216» estarcidos en azul y todavía visibles en los lados del casco. La estrella roja bordeada de blanco se ve raramente, salvo en VAC suministrados bajo el programa de Préstamo y Arriendo, y constituye una defensa contra una identificación errónea, al ser de un tipo poco familiar a otras unidades del Ejército Rojo. Se proporcionaron cantidades considerables de Stuart a la Unión Soviética; la provisión de radios de los mismos hizo algo por solucionar la sempiterna necesidad de radios para carro de combate, pero las dificultades técnicas para sustituir el cañón de 37 mm por un arma soviética más potente, una práctica común con los VAC de Préstamo y Arriendo, no se pudieron solucionar satisfactoriamente. El vehículo es ligeramente poco corriente ya que ha conservado la dotación completa de ametralladoras.

Fotografía extremadamente poco común del 2.° RTR «al abrigo» durante la retirada de Birmania en 1942. Los Stuart habían sido enviados desde Egipto, con tanta precipitación que combatieron durante toda la campaña con su esquema de color piedra claro para el desierto. Otras pruebas fotográficas confirman que la 7.ª Brig. Acorazada tenía varios M2A4 además de sus M3. (Foto cortesía del 2.° Regimiento Real de Carros de Combate.)



D1: M3A1, Grupo de Reconocimiento, 144.° Regimiento del RAC, 33.ª Brigada Acorazada; Normandía, verano de 1944.

En esta etapa de la guerra, muchos regimientos británicos empleaban grandes números individuales en los lados de la torre, o detrás en el caso de vehículos mayores; los Stuart del Grupo de Reconocimiento tenían los números del 1 al 11. El número táctico del regimiento, «174», puede verse en blanco sobre un cuadrado rojo, en el guardabarros derecho. El cometido original de la brigada –de carros de combate– se recuerda en el diábolo verde/negro (dibujo auxiliar) que aparece en el guardabarros izquierdo, pero en Normandía combatió como una brigada acorazada independiente antes de integrarse en la 79.ª División Acorazada y ser reequipada con Buffalo. El 144.° Regimiento se formó a partir de un batallón del Regimiento de East Lancashire y fue redesignado 4.° RTR el 1 de marzo de 1945, en sustitución del 4.° original, perdido en la caída de Tobruk, en 1942. La fotografía en la que se basa la ilustración se tomó no mucho después de que el regimiento hubiese desembarcado en Normandía: véase la sección inferior del conducto de vadeo profundo todavía en su sitio, cubierta con lonas del carro de combate y pertrechos diversos.

D2: M5A1, Grupo de Reconocimiento, 3.er Bón., Guardias Escoceses, 6.ª Brigada de Carros de Combate de la Guardia; noroeste de Europa, principios de 1945.

El número táctico «53» con la barra blanca de las tropas de ejército debajo no concuerda con otras fuentes sobre el 3.° de los Scots Guards, pero en nuestra fotografía original se ve claramente, junto con la inconfundible estrella de la gorra. El nombre, THE BLACK BEAR, título de una popular marcha de gaita, se ha sacado de la lista de Stuart utilizados por el Grupo de Reconocimiento del regimiento. Es posible, pero no probable, que el rombo del Esc. de Plana Mayor figurase en azul en las torres de algunos vehículos. Se han soldado dos lanzafumígenos al carenado del pivote de la ametralladora antiaérea, así como compartimentos adicionales para pertrechos, hechos con cajas de munición, al glacis y pasarelas.

E1: M3A1, 3.er Grupo, Escuadrón «A», 7.° de Caballería Ligera, Cuerpo Acorazado Indio; Birmania, 1944-45.

Este vehículo estaba mandado por el capitán Harry Travis, a quien le agradecemos los detalles de sus distintivos. Pintado de verde grisáceo liso, lleva el nombre, THE HAMMER OF THOR, en mayúsculas blancas alrededor del mantelete; otros nombres conocidos utilizados por el regimiento y pintados en la misma posición son: OM (una plegaria hindú), SHER (tigre) y CAWNPORE. El 7.° estaba a menudo en estrecho contacto con los japoneses, que hacían intentos desesperados por colocar artefactos explosivos de carga hueca en el glacis y la cubierta del motor; se instaló una rejilla de alambre sobre ambos para disipar la fuerza principal de la explosión antes de que alcanzase la plancha de blindaje. La rejilla oculta los distintivos de la plancha del glacis, que se muestran en el dibujo auxiliar tal como se ven desde delante del carro de combate; a la izquierda, el número táctico del regimiento en blanco sobre el cuadrado escarlata y amarillo, y a la derecha, la insignia del 14.° Ejército; estos símbolos se repetían detrás del vehículo. Los distintivos de la torre son amarillos, siendo el 7.° de Caballería Ligera el segundo regimiento por antigüedad de la 254.ª Brigada de Carros de Combate india. Se ha soldado un arcón adicional para pertrechos al guardabarros derecho. Se muestra al personal de la unidad reabasteciéndose de munición; en este teatro, donde raramente aparecían fuerzas acorazadas japonesas, se llevaba una proporción mucho menor de proyectiles perforantes, pero siempre se llevaban algunos porque eran útiles para romper los troncos de los refugios enemigos. El grueso de la carga de munición lo constituían proyectiles rompedores y de metralla de punta plana, empleándose los segundos no sólo contra personal, sino también para despejar la línea de mira en terreno denso. El segundo comandante sikh de la derecha es un Jemadar, y lleva el uniforme básico estándar del RAC con revólver y cartuchera.

E2: M3A3, 1.ª Brigada de Carros de Combate Partisana yugoslava, 1944-45.

Tras una serie de catastróficas derrotas en el Frente Oriental en 1944, los alemanes decidieron acortar su frente retirándose lentamente de la península de los Balcanes. En Yugoslavia, el fuerte Movimiento Partisano, enfrentado ahora a una oposición menos temible, extendió considerablemente el alcance de sus operaciones, y era abastecido de armas pesadas tanto por el Ejército Rojo como por los Aliados occidentales. Una cierta cantidad de estos vehículos, en verde olivo apagado básico con banda al azar de marrón de campaña, fue entregada en Bari después de un breve curso de instrucción; las tripulaciones vestían trajes de campaña británicos y boinas negras con estrellas rojas como



M3A1 del 7.° de Caballería Ligera India pasan junto a los restos de una emboscada japonesa en la carretera a Mandalay. La práctica regimental era pintar el nombre del carro de combate alrededor de la parte superior del mantelete circular (véase lámina E1); este vehículo se llama *Cawnpore*. (Foto: Imperial War Museum.)

emblema. La estrella comunista aparece igualmente en el centro de la bandera nacional, que ha sido pintada en el lado del casco y en las planchas de los salientes laterales. El nombre del carro de combate, LOVCEN, está pintado en ambos lados de la torre (en el dibujo auxiliar se muestra el del lado derecho) y, en traducción libre, significa «preciosidad», tal vez una referencia a nuestra carrista, que en las fotografías aparece como una de las como mínimo dos mujeres partisanas que sirvieron en la unidad. La brigada (un término algo ambicioso) fue enviada a través de Dalmacia y participó en varias acciones locales durante la fase final de la liberación.

F1: M5A1, 1.ª División Acorazada francesa; Italia, 1944-45.

El acabado de este vehículo es verde olivo apagado, con los siguientes distintivos en los lados del casco (de atrás hacia delante): número del carro de combate, «61», en amarillo; símbolo divisionario rojo, blanco y azul, repetido en el techo de la torre; estrecha bandera tricolor vertical. En la esquina superior derecha de la plancha del glacis hay un rectángulo blanco con barras de colores y una letra «G» verde olivo; este tipo de código, con números, colores de las barras y letras de código de unidad distintos, solía verse en los vehículos acorazados norteamericanos y aliados del sector del 5.° Ejército del frente italiano, pero los detalles precisos del sistema permanecen, por el momento, inciertos. En la parte inferior del glacis se repite la estrecha bandera tricolor, con un tono más pálido de azul, y encima está la placa con el número de servicio francés; a la derecha está el número de clasificación de paso de puentes. La tripulación lleva cascos de carrista estándar norteamericanos encima de gorros de lana, y chaquetas de campaña M1941 norteamericanas.

A la derecha: Brigadier-Chef, 12.° de Chasseurs d'Afrique, 2.ª Division Blindée francesa; París, agosto de 1944. Lleva gorra azul pálido y amarillo de los Chasseurs d'Afrique, mono de tela cruzada de espiga verde olivo apagado norteamericano, polainas de tela y botas norteamericanas. Ostenta insignias de rango de manga, con una barra plateada encima de dos caqui, y el emblema regimental en amarillo sobre azul oscuro debajo (de hecho, el emblema de cuello del regimiento de antes de la guerra). El Brigadier-Chef está examinando dos tipos de munición de 37 mm, un proyectil perforante sólido, con cabeza verde olivo y estarcidos amarillos, y uno incendiario, con cabeza gris y una banda púrpura.

F2: Obús autopropulsado M8 de 75 mm, 1.er Régiment Étranger de Cavalerie, 5.ª Division Blindée; noroeste de Europa, 1944-45.
El 1.° de Caballería de la Legión Extranjera era el regimiento de reconocimiento de esta división, y estaba equipado con automóviles blindados M8 Greyhound, automóviles de reconocimiento M3A1 White y, en los grupos de apoyo, también con obuses autopropulsados M8. Obsérvense la gran estrella blanca aliada pintada a mano, el nombre del vehículo, JOFFRE, y la característica bandera tricolor francesa/placa de matrícula en los lados del casco y glacis. Detrás del nombre del vehículo hay una versión de la insignia divisionaria, la misma que la de la 1.ª Division Blindée, pero con la adición del lema «FRANCE D'ABORD» en el centro; una segunda versión, ilustrada en el dibujo auxiliar, incorpora asimismo la granada verde de la Legión; en las fotografías se ven tanto representaciones cuadradas como rectangulares, dependiendo de la situación de la insignia. El distintivo blanco del lado de la cámara del motor es una letra «P» estilizada (en muchas fotografías del regimiento se ve también la «R») debajo de un símbolo indicativo del batallón y escuadrón. La tripulación viste monos de tela cruzada de espiga estadounidenses y quepis con revestimiento blanco de la Legión; los sargentos y rangos superiores solían llevar gorras verdes (o verdes con el pliegue superior azul oscuro) con diagonales plateadas de rango en el frontal izquierdo.

La compañía de apoyo del regimiento de infantería mecanizada de esta división, el Régiment de Marche de la Légion Étrangère, también empleaba algunos obuses M8 con la letra de código «C». En ambos casos, los distintivos más vistosos se ocultaban normalmente con pintura antes de entrar en acción.

G: Interior de la torre, mirando hacia delante y hacia atrás, de un M3A3 Stuart V.
Véanse los detalles en la página 33.

H1: M3A3, 501.° Régiment de Chars de Combat, 2.ª Division Blindée francesa; París, agosto de 1944.
Este vehículo está pintado de verde olivo apagado y lleva los distintivos franceses habituales. La barra amarilla con la «C» debajo, en el lado del casco, es el símbolo táctico del 501.° RCC dentro de la 2.ª DB, mientras que la barra amarilla y la «X» del glacis indica la situación de agregado a la Plana Mayor divisionaria, posiblemente como grupo de escolta. El símbolo divisionario, con un mapa de Francia y la Cruz de Lorena, sólo aparece en la plancha del saliente lateral izquierdo. El número individual del carro de combate, «2», y el nombre, D'ORNANO, están en azul con sombreado amarillo. Las tripulaciones de este regimiento vestían monos norteamericanos, pero con boinas negras británicas que incorporaban el emblema de un yelmo de caballero encima de unos cañones cruzados, propio de las tropas de carros de combate francesas de antes de la guerra.

H2: Puesto del conductor, mirando hacia delante y a la derecha, de un M3A3 Stuart V.
Véanse los detalles en la página 33.

CARROS DE COMBATE

Tras la caída de Francia en junio de 1940, el US Army emprendió un programa de rearme en gran escala, tomándose medidas inmediatas para mejorar su carro de combate M2A4 a la luz de las lecciones proporcionadas por la *blitkrieg* alemana. Éstas tuvieron como resultado el **carro de combate ligero M3**, que tenía un blindaje de 37 mm y cubiertas del motor más gruesas como defensa contra los ataques aéreos. Las primeras torres de serie tenían la forma octogonal de la del M2A4 y eran también empernadas, pero poco después de iniciada la producción los pernos dieron paso a la soldadura. Una característica desafortunada del carro de combate era su limitada capacidad de combustible de 212 litros, que restringía severamente su radio operativo; a la vista del carácter de la lucha en el norte de África, la misión de adquisición británica consideró esto inaceptable, y solicitó la adición de dos tanques desechables de 95 litros. También se instalaron, de forma estándar, faldones contra la arena en los vehículos suministrados al Ejército británico. La producción de M3 comenzó en marzo de 1941 y terminó en agosto de 1942; en este período se construyeron 5.811 ejemplares, incluyendo 1.285 de la versión diesel. En el servicio británico el vehículo se llamó **Stuart**, en honor de este general de caballería de la Guerra Civil estadounidense, y también se ganó el apelativo de *«Honey»* («encanto») por sus agradables características de conducción y fiabilidad. La experiencia operativa en el US Army y en el Cuerpo de Marines había confirmado no sólo la validez de la crítica británica respecto a su poca capacidad de combustible, sino también que la disposición del blindaje frontal del M3 era deficiente. El **carro de combate ligero M3A3**, que entró en producción en diciembre de 1942, consiguió remediar ambos fallos.

OTROS TÍTULOS DE LA COLECCIÓN

EL CARRO DE COMBATE CHALLENGER
EQUIPOS DE COMBATE ALEMANES
EL INNOVADOR T-34/76
EL EJÉRCITO FRANCÉS 1939-1945 (II)
EL CARRO DE COMBATE T-72



